Année 1953. — N° 19. Le Numéro : 15 francs. 2 Août 1953.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE

ABONNEMENTS : METROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 250 fr.; ETRANGER : 450 fr.
(*Compte chèque postal:* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1953

Séance du 22 Juillet 1953.

SOMMAIRE

Union européenne des payements (1).
Coordination des transports air-mer (1).

ETUDE RELATIVE AUX PRINCIPES, A L'ORGANISATION, AU FONCTIONNEMENT ET A UNE RÉFORME ÉVENTUELLE DE L'UNION EUROPÉENNE DE PAYEMENTS

(*Question dont le Conseil économique s'est saisi lui-même, en application de sa loi organique du* 20 *mars* 1951 (*art.* 1er *et* 2) *et de l'article* 27 *de son règlement intérieur.*)

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. Jean Compeyrot.

SOMMAIRE

I. — *Le problème.*
Pourquoi a-t-on renoncé au régime de la liberté, dans le cadre de l'automatisme de l'étalon-or et pourquoi ne l'a-t-on pas rétabli jusqu'ici ?
Pourquoi a-t-on renoncé au régime de liberté avec des monnaies à parités stabilisées par des fonds de soutien ?
En quoi consiste le régime contractuel monétaire international et à quelles nécessités répond l'Union européenne des payements ?
II. — *La solution.*
L'automatisme de l'Union européenne des payements.
La position des contractants vis-à-vis de l'Union européenne des payements.
Les règlements transactionnels et l'interventionnisme.
La position de l'Union européenne des payements vis-à-vis des contractants.
CONCLUSION.

L'avis sur l'Union européenne des payements que le Conseil économique a adopté au cours de sa séance du 22 juillet 1953, ne saurait constituer autre chose que des recommandations au Gouvernement français et aux pouvoirs publics au sujet de l'action qu'ils peuvent avoir sur le développement des opérations et de la politique d'une institution internationale, puisque, au surplus, la France a renouvelé son adhésion à cette institution pour un an.

Subsidiairement, cet avis implique une prise de position sur la politique française elle-même, tant financière qu'économique, car le poids de nos engagements vis-à-vis de l'Union européenne des payements, aussi bien que les avantages que nous pouvons en retirer, dépendent essentiellement de la conduite de nos finances publiques, de notre propre monnaie et de nos échanges extérieurs.

Dans le rapport suivant que motive et justifie l'avis, il convenait d'éviter de reprendre indirectement les questions qui ont fait l'objet de rapports fondamentaux et d'avis précédemment adoptés par le Conseil sur la question monétaire et sur le commerce extérieur.

(1) Le compte rendu des délibérations du Conseil économique sur cette question figure au *Bulletin du Conseil économique* n° 26 du 23 juillet 1953.

Cependant, en nous efforçant de rester strictement dans le sujet limité par l'objet de la saisine, il nous a été impossible, pour définir le problème posé, de nous abstenir d'une incursion sur des terrains déjà savamment exploités.

Ce n'est qu'un bref voyage qui constitue le premier chapitre du rapport, le second étant consacré au fonctionnement de l'Union européenne des payements.

Sur la question, la commission des finances a entendu M. Calvet, sous-gouverneur de la Banque de France et vice-président du comité de direction de l'Union européenne des payements, dont les informations ont été précieuses.

I. — Le problème.

Ce qu'il s'agit d'abord de bien comprendre, c'est qu'on ne peut pas raisonner de la même façon en matière monétaire, selon que l'on considère un régime de liberté complète pour les individus et pour les Etats ou un régime de contrôle étroit sur les opérations des individus et de contrat entre les Etats.

Le système de l'Union européenne des payements est essentiellement contractuel et fait partie d'un ensemble contractuel régissant internationalement les monnaies.

Que d'aucuns aient la nostalgie de la liberté, tant sur le plan individuel que sur le plan national, cela peut se comprendre, aussi bien du point de vue sentimental que du point de vue des intérêts matériels.

Que le but final des institutions contractuelles soit le retour à la liberté, c'est possible.

Mais ce qui est certain, c'est qu'actuellement, les disciplines indispensables à l'exercice de la liberté sont impraticables et que la liberté, sans ces disciplines, serait tout simplement catastrophique.

Dans le cadre national où l'usage de la monnaie, succédant au troc, reste régi par la souveraineté, on a vu le stock monétaire, infiniment réduit à l'époque des économies rudimentaires, se développer considérablement sous des formes diverses, au fur et à mesure des progrès et de la complexité croissante de l'activité économique.

Il y a donc une contradiction à croire que, sur le plan international, les échanges de marchandises et de services puissent se compenser, sinon immédiatement, du moins dans le temps, avec un minimum de moyens monétaires ou même pas du tout. C'est pourtant l'erreur que l'on commet souvent par une interprétation trop étroite de la notion de convertibilité des monnaies à des parités fixes, selon le système de l'étalon-or, ou à des parités variables selon la liberté des changes, dits inconvertibles — sous prétexte que, théoriquement, tout déséquilibre entre l'offre et la demande des monnaies sur le marché international détermine des avantages d'importation et d'exportation de marchandises qui tendent à rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande des monnaies et que, en particulier, l'automatisme de l'étalon-or agit aussi bien sur le trafic des marchandises que sur celui des monnaies, pour assurer les ajustements.

A la vérité, le problème réel et le seul est, non pas de réaliser des ajustements réduits au minimum, mais de pouvoir transférer en tout lieu, sinon des masses monétaires plus ou moins considérables (comme on le fait à l'intérieur de chaque pays), du moins la propriété ou le droit d'user de disponibilités existant sur place, voire d'en promouvoir la création, selon les besoins justifiés par des conditions économiques et sociales internationales de plus en plus complexes.

Trois questions se posent.

1re QUESTION. — *Pourquoi a-t-on renoncé au régime de liberté, dans le cadre de l'automatisme de l'étalon-or et pourquoi ne l'a-t-on pas rétabli jusqu'ici ?*

Tout simplement, parce que l'automatisme de l'étalon-or n'était plus adapté, sinon adaptable, aux besoins nouveaux des transferts monétaires.

En fait, le système de l'étalon-or a étendu ses bienfaits à l'univers civilisé du dix-neuvième siècle parce que, à défaut de moyens bancaires nationaux adéquats, les institutions de monnaie, de banque, de bourse et du marché des métaux précieux de la place de Londres servaient de clearing au commerce international.

Quelques chiffres, dont il ne s'agit pas de chercher l'ajustement, même approximatif, caractérisent cependant les conditions indispensables, selon l'automatisme de l'étalon-or à la convertibilité monétaire, dans un certain ordre de grandeur des sommes nécessaires aux règlements internationaux.

En 1910, pour le monde entier, le commerce international représentait, en francs germinal, 71.5 milliards d'exportations environ, contre 80 milliards environ d'importations et cet hiatus global des statistiques est par lui-même significatif, de quelque façon qu'on l'explique (cif et fob). Le total des déficits nationaux était d'environ 12 milliards, soit 16 p. 100 des exportations mondiales, et cela définit l'ordre de grandeur des transferts à opérer.

A la même époque, le crédit fourni sur la place de Londres, d'une façon permanente, sous forme d'acceptations, était de l'ordre de grandeur de 9 milliards de francs germinal (£ 350 millions) ; les ventes d'or représentaient 140 millions (14 millions d'onces à 100 F) ; les soldes créditeurs étrangers à Londres s'élevaient à 3 ou 4 milliards et les placements étrangers de Paris et de Londres formaient un total d'environ 7 milliards de francs germinal.

Ainsi, il apparaît clairement que le financement bancaire couvrait d'une façon générale et permanente l'équivalent du total des déficits dans les échanges internationaux et que le chiffre des consolidations était au moins égal à la position déficitaire globale, les soldes excédentaires représentant 3 milliards et demi. Au fonds des choses, tout se passait comme il est normal dans le financement d'un déficit intérieur.

Suspendu, par suite du cours forcé et des inflations nationales déterminés par la première guerre mondiale, le mécanisme de l'étalon-or se heurte jusqu'ici à des impossibilités matérielles démontrées par les échecs de toutes les tentatives de restauration. Ne présumons rien pour l'avenir.

Une des causes en est que des besoins et des possibilités profondément différents de ceux du passé où s'élabore le régime de l'étalon-or, ont créé des déséquilibres organiques plus ou moins durables entre les exportations et les importations de chaque pays, tandis que les dettes et les créances internationales ont été bouleversées par les événements politiques et monétaires. En 1930, le total des déficits nationaux du commerce international a été de 98 milliards de francs Poincaré, soit 18 p. 100 du total des importations, contre 15.5 p. 100 en 1910, mais ce qui est encore plus important, c'est l'accroissement du chiffre absolu du total des déficits nationaux : 98 milliards de francs Poincaré en 1930, contre 60 milliards de francs Poincaré en 1910.

Cette cause s'est encore accentuée après la deuxième guerre mondiale.

Une autre cause est l'absorption par les Etats-Unis d'à peu près toute la production d'or disponible, notamment entre 1919 et 1927, supprimant par là le moyen matériel final d'ajustement des comptes internationaux et, ce qui est plus grave, le moyen psychologique d'établir la croyance quasi-universelle à cet ajustement. Cette situation s'est prolongée et amplifiée par l'excédent de la balance commerciale des Etats-Unis depuis la dernière guerre ; (cet excédent, exprimé en dollars, a nominalement décuplé entre 1928 et 1950) et par la politique du prix de l'or, partant d'ailleurs de la même inspiration que celle de l'Angleterre, après la première guerre mondiale.

Sur ce dernier point, il est absolument nécessaire d'insister.

En taxant l'or par la définition légale du dollar, tandis que s'élèvent les prix des autres marchandises exprimés en dollars, on aboutit nécessairement à exiger une plus grande quantité d'or pour couvrir la même différence entre les quantités de marchandises exportées et les quantités de marchandises importées. S'agissant de l'énorme excédent de la balance commerciale des Etats-Unis, pour une hausse des prix en dollar de 50 p. 100, il faut que le pays acheteur déficitaire paie la moitié plus en or, pour couvrir le même excédent en volume du commerce avec les Etats-Unis, toutes choses égales d'ailleurs en ce qui concerne les *terms of trade*.

2e QUESTION. — *Pourquoi a-t-on renoncé au régime de liberté avec des monnaies à parités stabilisées par des fonds de soutien ?*

Tout simplement parce que les possibilités de transferts sont ainsi telles qu'aucune stabilité de monnaie n'est garantie contre la spéculation internationale.

Tout d'abord, la libre convertibilité des monnaies à parités variables a permis, dans la grande inflation européenne, non seulement le transfert de toutes sortes de disponibilités, mais encore la mobilisation interne de capitaux consolidés en vue de constituer des soldes créditeurs sur les places refuges de New-York et de Londres.

Ensuite le gold exchange standard, dont le principe a été adopté par la conférence de Gênes, en 1922, a consisté, en fait, sous prétexte de stabilisation, à faire racheter par les banques d'émission une partie des soldes créditeurs constitués par leurs nationaux.

Il est tout à fait inutile de revenir sur le facteur d'inflation généralisée contenu dans le système du gold exchange standard.

Toutefois, il faut bien se rendre compte que, si l'on avait pu faire rentrer dans le portefeuille des banques d'émission la totalité des soldes créditeurs étrangers possédés par leurs nationaux et, par là même, obtenir le reversement aux ban-

ques d'émission des crédits intérieurs de mobilisation, générateurs de ces soldes, on aurait résorbé théoriquement la masse proprement inflationniste des crédits flottants sur le marché international. Il n'en serait pas moins resté une masse énorme de disponibilités instables par défaut de consolidation. Et de toute façon, la reconversion en or des portefeuilles devises des banques d'émission aurait été impossible.

L'institution, mi-capitaliste, mi-coopérative de la B. R. I. doit être considérée théoriquement comme un moyen de pallier cette impossibilité de reconversion des portefeuilles-devises des banques d'émission, en permettant de centraliser ceux-ci en dépôts portant intérêt et de fournir en contre-partie des ouvertures de crédit de change en toutes monnaies.

Quoi qu'il en soit, dans la situation qui a résulté de la liberté des changes à parités variables, le problème des transferts pour l'ajustement du trafic purement commercial a été, en quelque sorte, noyé dans les déplacements de crédit déterminés par la spéculation.

Trois chiffres permettent de caractériser cette situation. Le Département du commerce des Etats-Unis a établi qu'en 1927 le solde net des importations de capitaux en faveur de l'étranger était de: dollars, 432 millions, chiffre sensiblement équivalent à celui qui avait été relevé dans les années de grande exportation des capitaux européens, par suite de l'inflation.

Mais, en même temps, l'excédent de la balance commerciale des Etats-Unis s'établissait à 895 millions, tandis que les placements américains à l'étranger ne dépassaient pas 1.200 millions de dollars.

Dans l'ensemble, en 1930, il y avait un peu plus de 15 milliards de dollars d'investissements des Etats-Unis dans le monde, mais il y avait également 15 milliards d'avoirs étrangers aux Etats-Unis, dont près de la moitié liquides, et en spéculation.

Les événements ont administré la preuve qu'en régime de liberté la spéculation internationale sur les changes, mettant en œuvre les crédits flottants, arrive à disposer de moyens plus puissants que ceux des banques d'émision.

En outre, dans la grande crise des monnaies « des années 1930 » et pour autant que les échanges de marchandises soient théoriquement l'élément décisif pour le rajustement des parités monétaires, il est certain qu'en fait, celui-ci a été arrêté « au point » de fixation des bénéfices réalisés sur les soldes créditeurs soi-disant rapatriés. Et ce qu'il y a peut-être de plus grave, c'est qu'ainsi les ministres des finances ont rétabli l'aisance de la trésorerie publique, en France comme ailleurs.

On notera enfin que, par une simple coïncidence ou par suite de la réalité profonde des choses, le rajustement de la livre sterling et du dollar, dans la décade 30, s'est effectué en telle sorte que le prix de l'or a été sensiblement rétabli au niveau des prix directeurs mondiaux des marchandises.

A la veille de la guerre, ces désordres avaient déjà amené la condamnation à peu près universelle du principe de la liberté des changes à l'usage des particuliers, tandis que la crise économique avait entraîné chaque pays à des réglementations sévères du commerce extérieur. La guerre a confirmé les contrôles et obligé les Etats à prendre des engagements réciproques pour le financement des hostilités.

Il n'y a donc pas eu, de propos délibéré, un passage du régime de la liberté au régime contractuel. Celui-ci se présente comme un état de fait et postule la préparation au rétablissement de la liberté.

Seulement, laquelle et dans quel régime monétaire ?

Pour toutes ces raisons, l'unanimité de votre commission des finances a condamné le système de l'entre-deux guerres, parce qu'il favorise la spéculation.

3e QUESTION. — *En quoi consiste le régime contractuel monétaire international et a quelles nécessités répond l'Union européenne des payements ?*

Les accords de Bretton Woods fixent les changes nationaux et les cross-rates; ils font dépendre du « Concert » des Etats signataires, selon un système de vote plural, d'une part, le prix de l'or avec, pratiquement, un droit de veto particulier pour les Etats-Unis et pour la Grande-Bretagne, d'autre part, toute modification demandée par un Etat de son taux de change. Ils exigent le maintien des restrictions portant sur le mouvement des capitaux et ils interdisent les restrictions de payement et de transfert, pour les transactions internationales courantes.

Quelles sont l'action et l'aide internationale prévues pour que les Etats signataires puissent tenir de tels engagements ?

Rappelons que le plan Keynes consistait, en principe, dans un clearing où les balances favorables ou défavorables des différents pays devaient se traduire par des soldes créditeurs ou débiteurs de leur banque centrale en une monnaie de compte rattachée à l'or. Chaque pays recevait un contingent de crédit. Le dépassement débiteur d'une certaine importance comportait des mesures imposées à l'Etat intéressé, pouvant aller jusqu'à la dévaluation et, inversement, le dépassement créditeur impliquait les mesures inverses et l'obligation de consentir des prêts internationaux. De plus, les contingents étaient très élevés, de manière à fournir les crédits nécessaires au relèvement des pays atteints par la guerre.

Ce fut le plan White proposé par les Américains, qui donna naissance au « *Fonds monétaire international* ». A l'effet d'aider les Etats à couvrir les déficits « dits » provisoires de leur balance des comptes, les ressources du fonds sont constituées par les souscriptions des Etats membres, selon les quotas qui déterminent également les droits de vote. Fixées, en principe à un versement en or de 25 p. 100 du quota de chaque Etat et le reste en monnaie nationale, les ressources ainsi internationalisées sont apparues tout de suite comme dérisoires, par rapport aux besoins des pays débiteurs. En fait, l'or et les dollars constituent le besoin essentiel des pays déficitaires. Pourtant, sur un total de quote-part équivalent 8.800 millions de dollars, il importe de noter qu'en 1947, 1.343 millions en or et 2 milliards effectivement en dollars, soit 3.343 millions de dollars, se trouvaient à la disposition du Fonds, alors que l'excédent de la balance commerciale U. S. A. a dépassé 11 milliards cette année-là.

Cette médiocrité de l'aide susceptible d'être fournie par le Fonds est la cause de son manque d'autorité, encore qu'ayant suspendu son activité après l'entrée en vigueur du plan Marshall (1948) il n'avait cependant utilisé dans ses opérations, jusqu'à cette date, que 780 millions de dollars, le reste étant inemployé.

Dès lors, nonobstant l'institution complémentaire de la Banque internationale pour la reconstruction, que valent les engagements de Bretton Woods ?

D'une part, le Fonds monétaire international suppose résolu le problème du rétablissement d'un équilibre relatif dans les échanges internationaux et ne se présente que comme un moyen de rajustement de perturbations passagères.

D'autre part, presque tous les contractants se sont engagés sur des parités monétaires fixes, sachant que des déficits budgétaires inévitables, le ravitaillement immédiat, la reconstruction et le rééquipement, les acculaient à l'inflation monétaire dont sortiraient des niveaux de prix intérieurs impossibles à prévoir.

En conséquence il convient d'analyser sommairement les caractères des trois ruptures du contrat qui se sont produites en 1947, 1948 et 1949, non pas tant parce qu'elles prouvent l'incapacité du Fonds à contrôler les monnaies, mais surtout parce qu'elles déterminent les problèmes qui se posent encore aujourd'hui à l'U. E. P.

1° L'aire sterling ayant été constituée, en 1939, sous la forme de « gentlemen agreements » par les pays qui maintenaient leurs soldes créditeurs à Londres, l'endettement à vue de l'Angleterre est passé de £ 200 millions au début de la guerre à £ 2.700 millions au début de 1945. En décembre 1945, les Etats-Unis ont accordé à la Grande-Bretagne un crédit de $ 3.750 millions, sous conditions que ces dollars ne serviraient pas à dégeler les dettes britanniques et que la convertibilité de la livre serait rétabli. Or, l'Angleterre ayant libéré en 1946 et 1947 £ 201 millions de soldes créditeurs (dont £ 148 millions par des livraisons d'or et de dollars), les Etats-Unis ont fait une remontrance qui a été suivie par la suppression de la convertibilité de la livre et l'aggravation des restrictions d'importations et des contrôles de change de l'aire sterling, sans que la Grande-Bretagne ait exercé son droit de tirage sur le Fonds international;

2° En février 1948, la France a fait une dévaluation, assez compliquée, comportant des taux préférentiels. En fait, la dévaluation réalisant l'équilibre des prix avec la livre aurait été insuffisante pour les exportations françaises aux Etats-Unis et une dévaluation plus importante réalisant l'ajustement avec les prix américains aurait sousévalué le franc par rapport à la livre et exagéré le prix de nos importations (matières premières) du Commonwealth. Le Fonds fit opposition et le Gouvernement français passa outre;

3° En septembre 1949, la Grande-Bretagne, en accord avec le Commonwealth, a dévalué la livre et il en est résulté une série de dévaluations de 20 à 30 p. 100 s'étendant à treize pays représentant 65 p. 100 du commerce mondial.

Ainsi, apparaissent trois difficultés permanentes:

La situation interne de l'aire sterling.

La tendance de certains pays à vouloir choisir leurs cross-rates.

Et inversement, la solidarité affirmée de certains pays pour maintenir les cross-rates fixés.

II. — La solution.

Le plan Marshall, en éliminant temporairement tout ou partie de la difficulté des règlements avec les Etats-Unis, a ouvert la voie à une solution valable pour un vaste groupement économique, dont les échanges commerciaux internes ne présentent pas d'écarts tels qu'on ne puisse les régler par des transferts monétaires acceptables.

Un premier essai a été fait selon différentes formules d'accords bilatéraux entre pays européens. En vertu de conventions particulières, dont quelques-unes remontent à 1945, l'institut d'émission de chacun des deux pays contractants acceptait de recevoir provisoirement, à titre de payement du solde déficitaire de l'autre, une remise en monnaie du débiteur, autrement dit le pays à balance excédentaire ouvrait un crédit à son partenaire. Cependant, c'est seulement en 1948 qu'est intervenu un accord entre les pays européens pour organiser avec l'aide Marshall, un système général de payement à base de règlements bilatéraux.

A cet effet, il était dégagé de « confrontations bilatérales » une prévision du solde excédentaire. Le pays bénéficiaire de ce solde excédentaire probable accordait à son cocontractant un droit de tirage équivalent. En contre partie, il recevait, à titre d'aide Marshall conditionnelle, un montant de dollars égal au droit de tirage utilisé. Ainsi, d'ailleurs, les dollars reçus par le pays à balance excédentaire devaient nécessairement, après avoir réglé des séries plus ou moins longues de soldes intereuropéens, aboutir à des règlements de commandes aux U. S. A.

Le système, malgré quelques erreurs dans les évaluations de déficits à couvrir par des droits de tirage, débloqua et développa incontestablement le commerce intereuropéen. Mais il n'en comportait pas moins le grave défaut que les pays déficitaires achetaient, là où les droits de tirage leur étaient accordés et non pas là où les prix et les transports auraient dû attirer leurs achats. Et vice versa pour l'exportation. Bref, au lieu d'un redressement rationnel des échanges, on s'enfonçait dans des artifices qui pouvaient devenir dangereux.

⁂

L'Union européenne des payements

Dès 1947, l'idée d'un organisme de règlement multilatéral des échanges européens avait fait l'objet de la « Conférence des Seize » et c'est le 17 juin 1950 que l'O. E. C. E. fit conclure l'accord sur l'U. E. P., « fait pour durer » et pour ne pas entraver ultérieurement le « retour au multilatéralisme intégral des échanges ».

On ne saurait comparer l'U. E. P. au fonds monétaire international. En effet, l'U. E. P. n'impose à aucun de ses membres une politique monétaire définie, pas d'obligation concernant le contrôle des changes, pas d'engagement sur les parités et les taux de change nationaux. Mais, par contre, tandis que le F. M. I. ne met à la disposition de ses adhérents qu'une quantité limitée, pour ne pas dire illusoire, de devises étrangères, l'U. E. P. se propose d'assurer des possibilités totales de transferts entre systèmes monétaires européens, c'est-à-dire la compensation finale de toutes les dettes et créances qui lui sont présentées. De l'efficacité de l'U. E. P. dépend naturellement son autorité et il faut reconnaître que celle-ci grandit.

Efficacité et autorité dépendent de quatre éléments: *l'automatisme*, la *position des contractants vis-à-vis de l'U. E. P.*, les *règlements transactionnels et l'interventionisme*, la *position de l'U. E. P. vis-à-vis des contractants*. Cette division nous a paru propre à dégager et à mettre en lumière les tendances et les opinions qui se sont manifestées au sein de votre commission des finances.

L'automatisme.

A la base du système, il y a une ouverture de crédit par chaque banque d'émission aux autres banques d'émission des pays contractants, pour leur permettre de satisfaire les demandes de devises de leurs nationaux qui ne sont pas couvertes par les rentrées provenant de l'office des changes (1).

(1) En bref, on peut dire que l'Union européenne des payements tient le compte courant de chacune des banques d'émission dans une monnaie de compte commune. Ce compte courant a un plafond spécial à chaque banque d'émission: le quota national; sur le solde mensuel de chaque banque d'émission, qui doit être porté en compte courant selon l'unité de compte commune, le débiteur verse une sorte de caution de garantie en or ou dollars — croissante selon les tranches du compte courant et qui doit lui être remise dans la mesure et selon le rythme des mouvements inverses de son compte — tandis que le créditeur reçoit et paye dans une proportion différente selon les tranches de son compte courant.

Chaque Banque d'émission communique, à la fin du mois, à l'U. E. P. (en l'espèce l'agent de la Banque des règlements internationaux) la somme et le solde de chaque compte ouvert aux autres banques centrales. L'U. E. P. calcule en monnaie de compte (définie comme un poids d'or fin équivalant à la valeur légale du dollar 1950 et d'ailleurs modifiable par décision unanime des contractants) le solde net multilatéral de chaque pays vis-à-vis de l'ensemble du groupe. Ce solde net prendra la forme de créance ou de dette du pays vis-à-vis de l'union, tout règlement subséquent devant intervenir entre chaque pays et l'union elle-même.

Le principe cumulatif permet d'étendre dans le temps cette première compensation. A cet effet, le règlement avec l'union n'intervient, pour chaque pays, que sur la somme algébrique de ses excédents et de ses déficits nets mensuels, dite « position nette cumulative », si bien que les déficits de certains mois sont déduits des excédents des autres mois et vice versa.

Les règlements mensuels de la « position nette cumulative » sont effectués par les débiteurs, pour partie par un crédit de balance qui leur est consenti par l'union et pour partie, par un versement de dollars, d'or ou de devises à l'union et aux créditeurs par un crédit de balance de celui-ci à l'union et par un versement de dollars, d'or ou de devises effectué par l'union.

La limite des positions comptables cumulatives, créditrices ou débitrices pour le règlement desquelles des facilités automatiques de crédit sont prévues est définie par le quota attribué à chaque pays. Ce quota représente, en général, 15 p. 100 du total de ses payements, pour les échanges visibles et invisibles en 1949, soit:

PARTIES CONTRACTANTES	EN MILLIONS d'unités de compte.	EN POURCENTAGE du total des quotas.
Allemagne	320	8,1
Autriche	70	1,8
U. E. B. L.	360	9,1
Danemark	195	4,9
France	520	13,2
Grèce	45	1,1
Islande	15	0,4
Italie	205	5,2
Norvège	200	5,0
Pays-Bas	330	8,3
Portugal	70	1,8
Royaume-Uni aire sterling	1.060	26,9
Suède	260	6,6
Suisse	250	6,3
Turquie	50	1,3
Total	3.950	100

A mesure que l'on s'éloigne du parfait équilibre, le pourcentage du règlement en or s'élève selon 5 tranches, représentant 20 p. 100 du quota, d'après le tableau initial suivant:

Pays débiteurs de l'Union.

	Or à verser.		Crédits ouverts.	
1re tranche 20	0 p. 100	0	100 p. 100	20
2e tranche 20	20 —	4	80 —	16
3e tranche 20	40 —	8	60 —	12
4e tranche 20	60 —	12	40 —	8
5e tranche 20	80 —	16	20 —	4
Pourcentages globaux du total des quotas		40		60

Pays créditeurs de l'Union.

	Or à recevoir.		Crédits à accorder	
1re tranche	0 p. 100	0	100 p. 100	20
2e tranche	50 —	10	50 —	10
3e tranche	50 —	10	50 —	10
4e tranche	50 —	10	50 —	10
5e tranche	50 —	10	50 —	10
Pourcentages globaux du total des quotas		40		60

Le déficit comptable d'un pays membre venant en dépassement de son quota doit être intégralement réglé en or à l'U. E. P. Cependant, des accords particuliers entre l'U. E. P. et chaque pays intéressé peuvent fixer les modalités de règlement des déficits cumulatifs dépassant le quota. La méthode généralement adoptée consiste à ajouter au quota une rallonge comportant un règlement moitié en or, moitié en crédit.

L'excédent comptable d'un pays membre venant en dépassement de son quota doit donner lieu chaque fois à une décision sur les modalités de règlement.

Au sujet des problèmes posés par l'automatisme de l'U. E. P., il convient d'abord de souligner les deux principes directeurs du système que M. le sous-gouverneur Calvet a soigneusement mis en lumière devant la commission des finances du Conseil.

Le premier est que la compensation devant s'étendre dans le temps, aussi bien que dans l'espace et la destination de l'U. E. P. étant de développer les échanges intereuropéens et de faciliter l'effort des contractants pour ajuster leurs balances, il s'en suit que des renversements de situation peuvent et doivent se produire, impliquant par contrat des rentrées d'or et de devises rigoureusement semblables aux sorties et selon le même rythme. Cependant, la légère modification apportée en 1952 dans les règlements débiteurs sous quota, relevant la proportion des livraisons d'or des tranches inférieures et réduisant celle des tranches supérieures sans modifier le rapport fondamental de 40 à 60 entre les règlements par livraison d'or ou dollars ou par crédit de balance a pour effet d'allonger le « délai » de remboursement lorsque les débiteurs redeviennent créditeurs.

Ainsi, en droit et en fait, l'or et les dollars dont la pénurie est extrême pour tous les systèmes monétaires européens, se trouvent mobilisés par l'U. E. P. pour être mis, en quelque sorte, en transit entre ses membres. Par conséquent, il ne devrait pas être question d'une propriété inconditionnelle, ni d'une stabilisation définitive dans les encaisses des banques d'émission avant liquidation du système, si elle se produit.

En conséquence — et cela se produit pour les créditeurs extrêmes — un « avoir convertible » à l'U. E. P., c'est-à-dire un droit à versement intégral d'or ou de dollars par l'U. E. P., dont l'exécution est certaine, devrait pouvoir être pris comme moyen de payement international, puisqu'au surplus, il pourrait être compensé à l'U. E. P., comme or ou dollar, en cas de renversement de la position créditeur en débiteur.

Enfin, dans le même ordre d'idées, il est essentiel de noter que, au cas où le débiteur est obligé de s'adresser à l'aide conditionnelle ou à tout autre moyen demandé aux U. S. A. pour couvrir sa dette en or ou en dollars à l'U. E. P., cette opération ne s'inscrit pas dans les termes des versements reversibles, en vertu du principe des soldes cumulatifs. La dette ainsi couverte est considérée comme annulée si bien que les obligations morales ou matérielles encourues par le débiteur profitent d'abord au créditeur et en cas de renversement de la position au fonds de roulement de l'U. E. P.

Le second principe directeur du système est que le véritable agent du transfert monétaire en vue des règlements commerciaux est le « crédit de balance » fourni par les créditeurs à l'U. E. P. et par l'U. E. P. au débiteurs.

En dépit de toutes les théories, de toutes les controverses et, en particulier, de toutes les références au système de l'étalon-or ou au système des changes libres des monnaies inconvertibles, il paraît bien difficile de déterminer la pression inflationniste ou déflationniste exercée par le système des transferts de l'U. E. P. fondé sur les crédits de balance. Que si l'ouverture de crédit à l'U. E. P. — par exemple — par la Banque nationale de Belgique aboutit effectivement à faire payer l'excédent des exportations sur les importations par le système monétaire et bancaire belge, cela découle simplement du fait qu'il ne se produit, ni afflux d'or, ni de devises, par quoi une balance commerciale excédentaire conduisait à des possibilités d'émission de monnaie et d'extension intérieure de crédit.

Inversement, le crédit consenti par l'U. E. P. — par exemple — à la Banque de France pour couvrir notre déficit, n'est susceptible d'aucune mobilisation sous forme de monnaie ou de crédit. La Banque de France (office des changes) se borne à demander plus d'argent aux importateurs qu'elle n'en reçoit des exportateurs. C'est une question de circulation interne et non de dilatation ou de compression des moyens monétaires.

En réalité, la stabilité des parités monétaires, assurée par le système des transferts U. E. P., assure l'autonomie des banques nationales d'émission pour émettre ou restreindre la monnaie ou le crédit, selon les besoins du marché intérieur, sans référence au marché extérieur.

Par contre, les réglements partiels en or ou dollar jouent le rôle classique de contraction ou de dilatation des bases du crédit et de la monnaie intérieurs et il devraient le jouer d'autant plus que la mutation est obligatoire et la possession conditionnelle.

Les problèmes soulevés par l'automatisme se ramènent à deux thèses opposées: le « raidissement » ou le « mollissement » de l'U. E. P.

Le « raidissement » consisterait à augmenter les pourcentages de versements en or et en dollars. A 100 p. 100, on aurait réalisé la convertibilité à l'intérieur de l'Union. Pour cela, le moyen évident serait d'abaisser les quotas, mais il peut y avoir deux autres modalités concernant les crédits. L'une s'appliquerait à la « liquidation » d'une position débitrice trop prolongée vis-à-vis de l'Union, c'est-à-dire à obliger le débiteur à un remboursement indépendant de son solde cumulatif, pour ne pas conserver une dette gelée. L'autre, contenue dans le rapport de M. Philip, consisterait à mettre l'Union à même de contrôler l'utilisation des crédits qu'elle consent aux débiteurs, ce qui revient à supprimer l'automatisme au delà des deux ou trois premières tranches des quotas et à le remplacer par l'interventionnisme dont nous parlerons plus loin

Le « mollissement », au contraire, consisterait essentiellement à élever les quotas. Ce relèvement est d'abord parfaitement logique, à raison de l'accroissement du mouvement et de la valeur des échanges depuis la première fixation des quotas. On peut évaluer cet accroissement à 70 p. 100. Le rajustement des quotas signifierait simplement que le montant des crédits que les pays européens s'accordent les uns aux autres est proportionné au chiffre d'affaires du commerce intereuropéen. En outre, il faut tenir compte que la réduction progressive de l'aide américaine amenuise les réserves en or et en dollars dont disposent les pays européens pour faire face à leurs importations essentielles, en provenance des Etats-Unis.

Le Conseil économique s'est prononcé plutôt pour le « mollissement ».

Il estime tout d'abord que l'Union européenne des payements ne s'est pas assez inspirée du principe du Plan Keynes, à Bretton Woods, à savoir que, s'agissant de réduire au minimum la difficulté des transferts monétaires en vue du règlement des balances nationales des payements et, par conséquent, de promouvoir l'équilibre de ces balances, il serait logique de pénaliser progressivement les écarts extrêmes, aussi bien créditeurs que débiteurs. En ne pénalisant que les débiteurs, on reste sous l'influence du système de l'étalon or, ou peut-être mieux sous l'influence des réminiscences plus anciennes, qui remontent aux économistes des dix-septième et dix-huitième siècles.

En effet, d'une part, un membre de l'U. E. P. peut réduire systématiquement certaines importations de la zone de l'Union et s'attribuer ainsi un solde créditeur, au moyen duquel il acquerra sur les cocontractants des dollars, pour effectuer des importations de même nature en provenance d'Amérique. Par exemple, le solde créditeur belge, qui sert à acheter des automobiles américaines.

C'est en cela qu'il serait essentiel d'accentuer le règlement, par le crédit de l'Union, des soldes cumulatifs créditeurs extrêmes, afin de rétablir la préférence en faveur des achats aux autres cocontractants.

D'autre part, un membre débiteur de l'Union peut néanmoins avoir une balance générale des payements en équilibre, grâce à ses exportations dans les zones extérieures, en dehors de l'aire dollar. Il serait alors souhaitable d'admettre à la compensation les transactions commerciales des pays membres de l'U. E. P. avec les pays extérieurs, pour pouvoir appliquer directement les soldes à la position cumulative nette des pays membres. Mais, il ne saurait être question d'étendre le principe cumulatif à des pays ne faisant pas partie de l'aire U. E. P.

Concernant encore l'automatisme, la commission des finances avait été saisie d'une proposition tendant à instaurer la flexibilité des taux de conversion des différentes monnaies en unité de compte de l'U. E. P. A cet effet, l'institut d'émission de chaque pays se porterait acheteur des devises des autres pays membres, lorsque leur cours tomberait à un certain pourcentage au-dessous de leur parité officielle et vendeur de ces mêmes devises, lorsque leur recours s'élèverait du même pourcentage au-dessus de leur parité officielle. Sans entrer davantage dans le détail des ajustements avec les comptes mensuels de l'U. E. P., l'intervention de cette flexibilité aurait pour effet de freiner les ventes des créditeurs et d'encourager celles des débiteurs, c'est-à-dire de créer une marge d'équilibre des prix à l'exportation.

La commission des finances n'a pas retenu cette proposition, l'expérience prouvant que toutes les parités finissent pas se stabiliser au cours minimum des monnaies, c'est-à-dire par une dévaluation générale, par rapport à l'unité de compte.

La position des contractants vis-à-vis de l'U. E. P.

Il s'agit d'examiner les avantages et les inconvénients du système pour les contractants et également l'influence qu'il exerce sur leurs courants d'importations et d'exportations. Théoriquement, on a calculé qu'avant la création de l'U. E. P., d'octobre 1948 à juin 1950, les déficits entre pays européens s'étaient élevés à $ 4.025 millions, dont $ 910 millions avaient été réglés par compensation et le reste, $ 3.115 millions, par l'aide Marshall. Le mécanisme de l'U. E. P. appliqué à la même période aurait donné 72 p. 100 de réglements par compensation

au lieu de 22 p. 100 et l'aide américaine n'aurait eu à couvrir que 22 p. 100 au lieu de 78 p. 100. Quid, dans la pratique et les cas particuliers ?

A l'origine, l'U. E. P. a repris sous le nom de « ressources existantes », comme provenant d'accords antérieurs, certains droits de tirage encore inutilisés ou plus généralement les soldes dont les banques centrales se trouvaient encore comptables. La position cumulative déficitaire des pays bénéficiant de ces soldes a été réduite d'autant. De plus, on a créé des soldes initiaux « créditeurs » ou « débiteurs ». Les premiers ont été constitués par des dollars mis par les Etats-Unis à la disposition de l'U. E. P. au profit des pays en mauvaise posture. Les seconds tiennent lieu, en quelque sorte, des anciens droits de tirage. En se constituant débiteurs de l'U. E. P., certains pays ont, d'une part, facilité les règlements à opérer vis-à-vis d'eux par l'U. E. P. en contre-partie de leurs exportations dans les pays déficitaires, d'autre part, cela ne leur a rien coûté, car, conformément à l'ancien mécanisme des droits de tirage et de l'aide conditionnelle, l'endettement de ces pays vis-à-vis de l'U. E. P. a été compensé par un crédit des Etats-Unis consenti à leur profit.

En dépit de ces complications de démarrage, les résultats ont répondu tout de suite aux espérances. Au 30 juin 1951, pour le premier exercice, les règlements par compensation représentaient 67 p. 100 et les transferts par le mécanisme de l'U. E. P., 33 p. 100 correspondant aux excédents ou déficits mensuels, dont 7 p. 100 par des versements en or ou dollars. Mais en outre sur la dette globale brute intereuropéenne non consolidée de 840 millions au 30 juin 1950, 319 millions, soit 37,8 p. 100 ont été remboursés au cours de l'exercice.

Pour la seconde année la compensation a représenté 73 p. 100 et les transferts U. E. P. 27 p. 100, dont 12,3 p. 100 par les versements d'or des débiteurs. Sur l'ensemble des deux années, il y a eu 72 p. 100 des règlements effectués par compensation et 28 p. 100 par transferts U. E. P., dont 9,6 p. 100 par versement d'or des débiteurs.

Au 30 juin 1952, une nouvelle réduction de dettes anciennes de 247 millions s'est inscrite dans les excédents et déficits, ce qui ramène à 274 millions de dollars les dettes intereuropéennes.

Réservant pour le paragraphe suivant sur les règlements transactionnels et l'interventionnisme tout ce que l'U. E. P. a fait en faveur des petits Etats, de l'Allemagne, et au sujet du règlement avec le créditeur extrême la Belgique, il est certain que l'on doit attribuer à l'automatisme de l'U. E. P. l'accroissement du volume des échanges résultant essentiellement de la levée des restrictions au commerce intereuropéen (70 p. 100), ce qui a permis aux pays contractants de maintenir un niveau élevé de l'emploi dans des circonstances internationales plutôt défavorables par suite notamment de la détérioration des *terms of trade*, les prix des produits fabriqués constituant les principales exportations européennes ayant moins augmenté que ceux des matières premières dont l'importation est indispensable.

Naturellement, ce sont les grands pays qui sont les arbitres du fonctionnement régulier de l'U. E. P., encore que de graves perturbations puissent être apportées par les pays dont l'économie repose sur un gros trafic et alors que, monétairement parlant, leurs devises jouent un rôle honorable, mais secondaire sur le marché international des changes.

Au sujet de l'aménagement de la position créditeur, on peut donner comme exemple l'Italie, dont l'excédent comptable cumulatif a dépassé 75 p. 100 du quota en octobre 1951, par suite d'une modification de la structure des importations; des biens d'équipement, du charbon, des ferrailles n'étant plus disponibles sur le marché européen ont été achetés dans la zone dollar.

En même temps, se produisait un développement plus normal des recettes invisibles, frets, touristes, etc. Dans ces conjonctures, le gouvernement italien, en vue de réduire ses excédents mensuels, a levé pratiquement toutes les restrictions aux importations de la zone U. E. P., a diminué de 10 p. 100 les droits de douane, a fait des achats de stocks chez les contractants, a donné des facilités de crédits aux importations de la zone U. E. P., a interdit l'exportation dans la zone U. E. P. des marchandises destinées à être réexportées hors de la zone U. E. P., etc.

Si le problème des créditeurs extrêmes a été aigu avec la Belgique, par suite de la difficulté de règlement que nous indiquerons plus loin, ce sont les grands pays débiteurs qui constituent le plus gros problème de l'U. E. P., spécialement l'Angleterre avec la zone sterling et la France.

Concernant l'Angleterre et la zone sterling, il convient de rappeler que les autorités britanniques ont craint, au démarrage de l'U. E. P., que les avoirs en livres sterling des banques centrales étrangères au Royaume-Uni et à la zone sterling ne soient utilisés en déterminant une position débitrice vis-à-vis de l'U. E. P. et en entraînant des livraisons d'or. Il fut décidé que ces avoirs pourraient être utilisés, tant que le solde de l'Angleterre ne serait pas débiteur et que, s'il le devenait de ce fait, les Etats-Unis fournirait l'or nécessaire aux règlements britanniques à l'U. E. P.

En fait, d'avril 1950 à avril 1951, le solde cumulatif de la zone sterling a atteint un excédent de 450 millions d'unités de compte. A ce moment-là, selon les vues exprimées par l'U. E. P., l'Angleterre s'est employée à développer ses importations de la zone U. E. P., en engageant les autres membres de la zone sterling à en faire autant. Cette politique coïncidait avec une amélioration continue de la balance des payements des membres de la zone sterling exportateurs de matières premières à des prix très élevés déterminant les soldes excédentaires à l'U. E. P., alors que la balance des payements de l'Angleterre se détériorait depuis la fin de 1950, précisément par suite de la hausse des prix des matières importées, tandis que l'importation s'accroissait pour satisfaire la demande des fabrications de réarmement et renforcer les stocks.

Comme il n'y avait pas d'excédents exportables en métallurgie et que la demande internationale fléchissait sur les textiles, la position favorable du système sterling s'est renversée d'une manière générale et brutalement, lorsque les déficits des Dominions se sont ajoutés à ceux de l'Angleterre, les réserves d'or et de dollars de l'aire sterling à Londres ont fléchi de 3.876 millions à 1.685 millions de dollars, entre le 30 juin 1951 et le 30 juin 1952.

Quant à la position cumulative sterling vis-à-vis de l'U. E. P., elle est passée d'un excédent de 372 millions d'unités décompté au 30 juin 1951 à un déficit de 1.144 millions au 30 juin 1952. Ayant à cette date dépassé son quota, l'Angleterre a dû régler intégralement son déficit mensuel en or.

La situation s'est à nouveau retournée, à la suite, d'une part, d'une série de mesures de restrictions aux importations, ramenant le pourcentage de libération de 90 p. 100 à 46 p. 100 pour la zone U. E. P., étendues au Commonwealth après la conférence de janvier 1952, d'une déflation, etc., et, d'autre part, par suite de l'amélioration des « terms of trade ». La diminution de 9 p. 100 dans le volume des importations britanniques en 1952 correspondant à une diminution de 11 p. 100 en valeur, tandis que les prix à l'exportation ont augmenté de 5 p. 100, la hausse des produits métallurgiques compensant le fléchissement des textiles.

Bref, depuis octobre 1952, les soldes cumulatifs mensuels de l'Angleterre sont excédentaires et entraînent des reversements d'or, si bien que la réserve générale britannique d'or et de dollars a atteint 2.321 millions de dollars au 31 mai 1953.

L'aire sterling qui a été endettée au maximum vis-à-vis de l'U. E. P. (636 millions d'unités de compte dollars correspondant au 60 p. 100 de son quota) et qui a versé à l'U. E. P. 133 millions de dollars effectifs, n'était plus endettée au 31 mai 1953 que de 522,4 millions d'unité de compte dollars et avait récupéré 133 millions de dollars effectifs, 235 millions de dollars restant à récupérer.

Les autorités monétaires britanniques envisagent certainement le rétablissement de la convertibilité entre le sterling et le dollar, supprimée en 1947. Mais, indépendamment de la question des soldes sterling, qui restent encore au niveau de 2,7 à 3 milliards de livres, (il est vrai que ces soldes sont aujourd'hui presque entièrement aux Dominions, ou aux colonies de la Couronne), les fluctuations de transfert observées en un an prouvent combien précaire serait cette convertibilité. En outre, il faut tenir compte que, dans la reconstitution des réserves britanniques en dollars et en or, l'aide américaine représente $ 259 millions, sur $ 636 millions d'accroissement, entre septembre 1952 et mai 1953. Il ne faut pas s'étonner, dès lors, que cette question reste en suspens.

Pour la France, l'excédent cumulatif comptable au 31 mars 1951 avait atteint 272 millions d'unités de compte, soit plus de 50 p. 100 du quota. Dans la crainte de devenir créditeur extrême, le Gouvernement français a élevé à 75 p. 100 le pourcentage de libération des échanges, a abaissé certains tarifs douaniers et a étendu à de nouveaux territoires d'outre-mer les mesures de libération. Il s'est associé aux mesures en vue de rétablir l'équilibre des payements de l'Allemagne, etc., si bien qu'au 30 juin, son excédent cumulatif était réduit à 196,4 millions d'unités de compte.

Comme pour l'Angleterre et pour les mêmes raisons, notamment la détérioration des « terms of trade », la situation s'est renversée au milieu de 1951. La tendance négative de la position s'est aggravée très rapidement; au mois de mars 1952, le déficit comptable cumulatif atteignait 85 p. 100 du quota. Actuellement, selon ce que nous a dit M. Calvet, le total du déficit cumulatif dépasse largement le quota (520), puisqu'il atteint 776 millions d'unités de compte, c'est-à-dire que nous devons couvrir nos déficits mensuels à 100 p. 100 en or ou en devises.

Les causes de cette position très défavorable sont internes et externes, parfois structurelles et parfois occasionnelles.

La cause interne la plus évidente est la hausse des prix, avec toutes ses incidences psychologiques (achats précipités de matières premières [laine, etc.], accumulation de stocks, etc. imputables plus ou moins à l'esprit de spéculation) et dont la disproportion avec les phénomènes du même ordre à l'étranger également déterminés par les événements politiques internationaux, est due à la carence des pouvoirs publics.

Mais il y a aussi des causes internes et structurelles, qui ressortent de façon aveuglante du rapport de M. Philip sur les échanges extérieurs.

Il n'est pas question, à propos de l'U. E. P., de reprendre ce remarquable rapport et encore moins de remonter aux problèmes fondamentaux de la production française.

En fait, dans le cadre limité qui nous occupe, il y a d'abord à considérer deux secteurs géographiques différents:

a) Les pays de l'Europe continentale, où nous sommes généralement en progrès depuis 1952, disposent d'un solde excédentaire avec l'Italie, le Bénélux, la Suisse, et la Suède (pas très consolidé), alors que nous sommes déficitaires avec l'Allemagne (76 p. 100 de couverture des importations), les Pays-Bas et évidemment les territoires belges d'Afrique, d'où nous importons des matières premières. (23 p. 100 de couverture);

b) La zone sterling, où nous sommes encore excédentaires avec la Grande-Bretagne, bien que cet excédent ait fléchi depuis 1951 de 76 milliards de francs à 25 milliards de francs, et extrêmement déficitaires (20 p. 100 de couverture des importations) avec les pays sterling d'outre-mer. A l'encontre du premier secteur, la situation ne s'est pas redressée dans celui-ci, la couverture moyenne des importations d'environ 35 p. 100 a plutôt fléchi depuis 1952.

En second lieu, il y a à noter que, vis-à-vis de chacun de ces deux secteurs, le problème de nos échanges agricoles et celui de nos échanges industriels se présentent de façon différente.

En ce qui concerne nos échanges agricoles, en général, nous ne pouvons que répéter qu'un pays comme la France où il y a, par rapport aux autres territoires nationaux, une proportion considérable de terres d'une très grande fertilité et de terres d'une fertilité moyenne pour une densité de population qui est loin d'être des plus élevées, il est inadmissible d'être importateurs de denrées alimentaires (surtout lorsque, pour certaines céréales secondaires, comme le maïs, on achète des approvisionnements à l'étranger 50 p. 100 plus cher que le prix intérieur français) et d'avoir d'aussi faibles exportations dans des pays qui nous entourent et qui ne peuvent matériellement couvrir leurs besoins.

Dans la question de notre déficit à l'U. E. P., il s'agit de réduire nos importations agricoles en provenance des pays d'Europe et d'avoir, en matière d'exportation, des prix compétitifs sur les marchés où il y a fatalement une demande pour des besoins insatisfaits, par exemple, l'Angleterre et l'Allemagne.

Des statistiques de la fédération des syndicats agricoles concernant nos prix du blé, des betteraves, de la viande de porc, du lait, des œufs, etc., par comparaison avec ceux de l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse, il résulte qu'en particulier, pour le blé, notre rendement moyen est parmi les plus faibles si l'on tient compte de la mise en culture en blé de terres de fertilité très diverses et si nos prix pondérés ne sont peut-être pas aussi excessifs qu'on le dit, nos recettes à l'hectare sont les plus basses, tandis que le pouvoir d'achat du blé par rapport aux autres produits nationaux est le plus défavorable.

Les conclusions sont semblables pour le lait, rendement le plus faible, et prix de beaucoup parmi les plus élevés (exception faite pour l'Italie); pouvoir d'achat de la production annuelle des vaches strictement le plus bas, etc.

Sans doute, certains prix à la production sont compétitifs par rapport aux marchés envisagés, par exemple pour la viande, mais, d'une part, ces prix sont-il rémunérateurs pour le producteur ? Sont-ils ceux qui sont pratiqués à l'exportation et enfin existe-t-il des quantités disponibles et exportables ?

Toutes ces insuffisances se ramènent à la question de productivité de notre agriculture et, par conséquent, à celle des investissements. Un énorme effort a été fait pour les industries de base, grâce à l'aide Marshall, l'effort d'investissement à faire pour l'agriculture n'est pas moins grand. D'autant plus que, pour créer des échanges commerciaux réguliers en matière de produits agricoles, il est indispensable de prendre des engagements de longue durée vis-à-vis des pays qui ont impérieusement besoin de fournitures alimentaires régulières. C'est le cas pour l'Allemagne occidentale, qui est prête à nous acheter des quantités importantes de produits agricoles de base, si nous prenons l'engagement d'une fourniture régulière pendant une période assez longue, d'ailleurs reconductible; c'est le cas pour la Grande-Bretagne, qui peut nous acheter des tonnages élevés de viande selon des contrats de longue durée comme ceux qu'elle a passés avec la Nouvelle-Zélande et le Danemark. Autrement dit, la vente d'excédents occasionnels agricoles, que nous pratiquons actuellement, est complètement désuète et ne conduit à aucune solution.

Or, le problème des investissements pour l'agriculture est étroitement lié à la formation des capitaux en France et aux appels que nous pouvons faire sur le marché intereuropéen.

En matière industrielle, malgré l'aide Marshall et en dépit d'une aide spéciale à l'exportation, notre déficit vis-à-vis de l'U. E. P. est évidemment fonction de l'état des « terms of trade » entre nos centres d'approvisionnement en matières premières et nos marchés d'exportation de produits fabriqués.

Cependant, concernant nos prix à l'exportation, M. Philip a très exactement indiqué que, la plupart du temps, nos séries de fabrication ne sont pas assez importantes pour rendre les prix compétitifs, car les charges, rapportées à l'appareil de production, ne sont pas, dans bien des cas, plus lourdes en France qu'à l'étranger. Là encore, s'il y a un problème de crédit et de risque à courir, il y a encore plus un problème politique de rationalisation et d'expansion.

Quoi qu'il en soit, la cause essentielle de la détérioration de notre commerce dans la zone U. E. P. en matière industrielle a un caractère quasi-structurel, c'est notre déficit considérable vis-à-vis de l'aire sterling. Par difficulté à surmonter la pénurie de dollars, nous nous sommes enfoncés dans la pénurie de sterling. Les Anglais se rendent parfaitement compte que leur relèvement est fait de notre enfoncement: l'*Economist* du 6 juin déplore que plus de la moitié du solde excédentaire de l'aire sterling en mai 1953 ait été réalisée sur le commerce avec la France, qui enregistre un déficit mensuel de 37,4 millions de livres.

Le Conseil a été conduit à déplorer que le rétablissement de toutes les restrictions par la France aille à l'encontre du but poursuivi par l'U. E. P. et auquel la France avait souscrit. Mais il constate qu'il ne peut en être autrement si l'Angleterre et le Commonwealth ne modifient pas leur politique.

Ayant entendu M. Calvet, au sujet des livraisons d'or de la France à l'U. E. P., soit au total 362,4 millions de dollars, récupérables si notre situation vis-à-vis de l'Union se renverse, et 89 millions de dollars fournis par les Etats-Unis et non récupérables (208 millions de dollars versés avant épuisement du quota, plus 156,4 millions après épuisement du quota, sont récupérables) et au sujet de notre endettement vis-à-vis de l'U. E. P., soit 312 millions de dollars, la commission des finances avait estimé que cette situation est surtout préoccupante parce que aucun redressement n'a été jusqu'ici obtenu, en dépit du fait que nous avons rétabli le contingentement le plus rigoureux et que nous infligeons des préjudices incontestables à un certain nombre de pays partenaires.

Cependant, le renversement de la situation pour la zone sterling ayant entraîné en peu de mois des reversements et un apurement qui, relativement aux quotas de chacun, équivalent à la moitié de nos décaissements et de notre dette, le Conseil considère, d'une part, qu'il eût été contre-indiqué de ne pas renouveler le contrat de l'U. E. P. en abandonnant notre droit à récupération et que, de même, il serait déplorable d'être évincés de l'Union, faute de remplir nos engagements.

Mais le Conseil économique a estimé également:

D'une part que, bien qu'une dévaluation ne soit pas interdite par le contrat avec l'U. E. P., une telle opération, qui aurait des effets préjudiciables certains à notre situation interne, n'en aurait pas moins, quoique différents, sur notre situation contractuelle externe;

D'autre part que, s'il préconise, ainsi qu'il est dit au paragraphe précédent du rapport, un certain assouplissement de l'automatisme de l'U. E. P., c'est sans doute pour faire cesser certains abus à notre détriment, mais qu'il n'en reste pas moins qu'une politique énergique interne est indispensable au redressement de notre commerce extérieur ainsi qu'une politique concertée avec la Grande-Bretagne en vue de réduire notre déficit vis-à-vis de la zone sterling.

Les règlements transactionnels et l'interventionnisme

A l'épreuve des réalités et des difficultés de mise en train, l'automatisme de l'U. E. P. n'a fonctionné qu'au prix de dérogations et de concessions. Il ne peut être question dans ce rapport de les analyser toutes. Il nous a paru suffisant d'indiquer celles qui, par leur caractère général ou susceptible de généralisation, donnent matière à un avis du Conseil économique.

Concernant les créditeurs extrêmes, le rapport s'est déjà expliqué sur les conditions qui peuvent déterminer ces positions cumulatives et sur l'illogisme de la pénalisation de la seule position débiteur.

Cette partialité organique a été aggravée par certaines modalités de règlement du solde cumulatif créditeur, en l'espèce dans le cas du Benelux. Nous avons indiqué qu'en vertu du contrat de l'U. E. P., les excédents comptables dépassant le quota ne comporteront pas de plein droit un règlement en or à 100 p. 100 et que les modalités de règlement seraient fixées par l'O. E. C. E.

Sans entrer dans le détail des arrangements avec le Benelux, dont l'excédent hors quota s'élevait, au 30 juin 1952, à 458,1 millions d'unités de compte, il a été décidé que 192,9 millions de dollars versés en or sont attribués au Benelux en toute propriété et que, pour 80 millions de dollars légalement versés, le principe cumulatif est modifié en telle sorte que cet or ne serait reversé à l'Union que si la position comptable cumulative du Benelux devenait négative. Autrement dit, il y a une tranche spéciale d'or qui sera utilisée seulement si la position du Benelux dans l'Union revient à zéro.

Le principe d'un tel règlement est évidemment la négation du principe contractuel de l'U. E. P. C'est plus qu'une dérogation. C'est en régime contractuel de monnaies inconvertibles, l'application de la convertibilité-or forcée, alors que, dans le régime de la liberté et de l'étalon-or, chaque pays reste libre de décider qu'il ne livrera pas l'or de sa banque d'émission, sous réserve d'une dévaluation. Sans doute, le Benelux a fait valoir de bonnes raisons pour obtenir un tel règlement, mais la suite des événements a prouvé que cette situation acquise en partie sur les Pays-Bas et sur la zone sterling pouvait se renverser et la Belgique vient d'être obligée de recourir à un emprunt aux Pays-Bas.

Concernant les pays en difficultés, les arrangements pris par l'U. E. P. sont de deux sortes. Il y a ceux qui affectent uniquement l'U. E. P. et dont le meilleur exemple est celui qui a accordé à la France un crédit spécial à court terme de 100 millions d'unités de compte venant s'insérer entre la troisième et la quatrième tranche sous quota. Utilisable pour les mois de février, mars, avril et mai 1952, l'effet de ce crédit était d'ajourner jusqu'à juin 1952 (date de son remboursement) une fraction des versements d'or, que la France aurait dû faire pendant cette période.

Mais il y a surtout les arrangements qui incombent aux cocontractants en faveur de celui qui est en difficulté. Tel a été le cas pour l'Allemagne. Une première série de mesures a comporté l'octroi d'un crédit de 120 millions de dollars par l'Union sur un programme de redressement du gouvernement allemand contrôlé par l'Union. Les mesures étaient assorties d'un engagement des autres pays membres d'assurer la participation allemande à leur libération des échanges, malgré la réduction des importations. Ceci n'ayant pas suffi, un comité de trois membres a reçu la tâche de distribuer entre les divers pays les licences d'importation allemandes de manière à minimiser le choc des restrictions sur l'économie des pays exportateurs et particulièrement ceux dont la structure était la plus vulnérable. En échange, les pays s'engageaient à ne pas user de représailles et à maintenir ou développer leurs importations en provenance d'Allemagne.

En d'autres termes, l'arrangement de l'U. E. P. a consisté à mettre le redressement de l'Allemagne plus ou moins à charge des autres membres vis-à-vis de l'U. E. P. elle-même.

Le Conseil a été conduit à condamner l'illogisme du règlement avec le Benelux.

S'étant déjà prononcé, en matière d'automatisme, sur l'emploi d'avoirs convertibles en compte à l'U. E. P., de préférence à des versements effectifs en or ou en dollars, il s'est déclaré en faveur de l'institution d'un plafond au delà duquel les versements en or seront obligatoirement remplacés par des avoirs en comptes convertibles. C'est-à-dire que l'obligation de la conversion en or par l'U. E. P. à la demande du titulaire du compte n'existera qu'au-dessous du plafond, mais par contre le créditeur pourra toujours utiliser son avoir convertible comme moyen de payement vis-à-vis des tiers, c'est-à-dire de toute autre banque d'émission. Toutefois, il a été d'avis que ces dispositions ne doivent empêcher, en aucun cas, le jeu normal du principe cumulatif.

Au sujet de l'interventionnisme de l'Union européenne des paiements, des divergences importantes se sont manifestées au sein de la commission.

Pour certains membres de votre commission des finances, c'est par l'intervention auprès des gouvernements que l'Union européenne des paiements doit résoudre les problèmes majeurs posés par le déséquilibre des balances des paiements, tant en ce qui concerne les mesures internes à prendre par les uns qu'en ce qui concerne les concessions que les autres doivent consentir. Certains ont même envisagé le principe d'une haute autorité, ayant pouvoir de décision en ces matières.

A vrai dire, la majorité de la commission a été d'autant plus partagée sur le principe de cette extension de pouvoirs que le problème des ajustements commerciaux et des transferts intra-européens risque à l'avenir d'être encore compliqué par l'intervention de la Haute Autorité du charbon et de l'acier dans la répartition des exportations de son domaine.

Toutefois, il semble que les partisans de l'extension des pouvoirs l'envisagent essentiellement dans le sens de faciliter à l'Union européenne des paiements son évolution vers le statut d'une sorte de banque centrale intra-européenne avec les droits et les devoirs que lui conférerait cette fonction.

Certains membres du Conseil ont fait valoir que les mesures favorables à l'Allemagne ont plus ou moins pesé sur les positions cumulatives, plus particulièrement sur celles de la France et qu'en définitive « l'aide conditionnelle » à laquelle nous avons dû faire appel a profité à l'Allemagne en nous laissant les inconvénients moraux ou matériels de l'opération, sans compter que le redressement allemand s'est produit au moment le plus défavorable pour aggraver la concurrence sur nos marchés d'exportation.

Enfin, le Conseil considère que la périodicité mensuelle des règlements et les préoccupations à très courte échéance qui en découlent pour l'Union européenne des paiements ne permettent guère d'apprécier sainement des situations économiques complexes et où il faudrait faire la part des facteurs à évolution rapide et celle des facteurs structurels dont les modifications sont très lentes. Par exemple, les recommandations de l'Union européenne des paiements à l'Angleterre et à la France qui ont amené des mesures libérales parallèles, sont d'abord tombées à faux par suite des événements politiques (guerre de Corée, réarmement, etc.). Mais alors qu'il a suffit à l'Angleterre de revenir au régime des restrictions pour rétablir plus ou moins durablement sa situation vis-à-vis de l'Union européenne des paiements (la situation à fin mai 1953 pouvait être sérieusement modifiée par la dépression saisonnière des exportations), il n'en a rien été pour la France, que la détente des restrictions a engagé peu ou prou dans l'inflation, sans parler des causes plus profondes qui ne semblent pas avoir retenu l'attention de l'Union européenne des paiements. En d'autres termes, on ne saurait intervenir valablement dans la politique économique et financière des grands pays sur l'examen de quelques résultats mensuels.

Bref, l'avis favorable du Conseil à une extension des pouvoirs de l'Union européenne des paiements ne concerne que les interventions propres à faciliter l'exécution par l'Union européenne des paiements des engagements contractuels.

C'est l'autorité morale de l'Union européenne des paiements qui doit donner force à ses autres avis.

La position de l'U. E. P. vis-à-vis des contractants.

Du point de vue de l'Union européenne de paiement, ce qui importe d'abord, ce sont les moyens matériels pour remplir sa mission de transfert, en vue du règlement des soldes mensuels après compensation.

Il va de soi que, s'il y avait ajustement des balances de payement nationales après compensation, les comptes de l'U. E. P. aboutiraient, en quelque sorte, à un bilan nul ou vierge. Si tous les soldes étaient réglés par des moyens de crédit, le bilan se gonflerait selon l'importance de ces soldes, mais il n'y aurait besoin d'aucun fonds de roulement. C'est à raison des payements en or et en dollars et de leur échelonnement, de l'asymétrie du traitement de la position créditeur et de la position débiteur et enfin à raison des dérogations et arrangements apportés à l'automatisme et au principe cumulatif que l'U. E. P. a besoin d'un fonds de roulement important, que les positions extrêmes mettent particulièrement en danger.

Le fonds de roulement initial a été fourni par les Etats-Unis, soit : 350 millions de dollars, grevé de charges qui le ramenaient à 271 millions. Ce chiffre a été augmenté de 14 millions après transfert de l'aide conditionnelle accordée à la Suède pour la constitution du solde débiteur initial auquel elle a renoncé en partie et il s'est grossi ultérieurement des dollars reçus par l'Union de certains débiteurs et qui, provenant de l'aide conditionnelle, ne sont pas astreints à l'application du principe cumulatif. Au total 422 millions de dollars.

La trésorerie de l'Union a été mise à une rude épreuve par les déséquilibres nationaux de l'exercice 1951-1952, où ses avoirs en dollars sont descendus au-dessous de 100 millions. Vers le mois de juin 1952, l'Union européenne de paiement disposait en apparence de 459 millions de dollars, à la veille du règlement avec la Belgique qui portait sur 458 millions de dollars hors quota, d'où la transaction que nous avons discutée plus haut. Par la suite, la situation de la trésorerie s'est améliorée et stabilisée, en raison de la réintégration de tous les soldes à l'intérieur des quotas, sauf le solde débiteur de la France. Dans ces conditions, les disponibilités de l'Union ont varié en 1953 entre 300 et 400 millions de dollars. Au 30 mai 1953, elles sont

de 417 millions. Par là même, on se rend compte que les règlements des excédents en « comptes convertibles » ne sont pas utopiques et ne représentent pas des engagements illusoires de l'Union européenne de paiement. Toutefois, ceci ne saurait permettre l'accumulation illimitée des créances de cette nature sur l'Union, parce que, hormis le cas de liquidation, une créance qui n'est pas payée à échéance déterminée ne se récupère véritablement que si la balance du pays en question devient débitrice. Et il est évident qu'en cas de liquidation, les avoirs de l'Union ne peuvent être suffisants pour les remboursements à 100 p. 100 des créances « gelées » de l'espèce, les obligations des débiteurs ne fournissant pas forcément la contrepartie exacte des droits des créditeurs, par suite de l'asymétrie des règlements à l'intérieur des quotas

A ce sujet, certains membres du Conseil, se sont préoccupés de savoir si, au fond, le fonctionnement de l'Union n'exigera pas toujours une injection de dollars effectuée par les Etats-Unis par le truchement des débiteurs, comme il en a été jusqu'ici.

Ceci revient à poser plusieurs questions qui dépassent le problème du fonds de roulement de l'Union, résolu pratiquement par le simple fait que les soldes cumulatifs rentrent à l'intérieur des quotas.

A l'effet de se passer éventuellement de l'aide américaine, le Conseil a conclu à la nécessité de ne plus mettre à contribution le fonds de roulement de l'Union, pour accorder des dérogations à l'automatisme ou pour venir en aide à un débiteur dans l'impossibilité d'exécuter ses engagements.

Pour atteindre ce résultat, un fonds de garantie devrait être créé, auquel les Etats membres verseraient des cotisations proportionnelles à leur quota. De la sorte, créditeurs et débiteurs, lesquels ne sont pas forcément en difficulté, participeraient également et l'on peut prévoir simplement que les cotisations des pays créditeurs seraient appelées par priorité.

D'une façon générale, le Conseil a été d'avis que ce fonds de garantie devait être approvisionné d'une manière permanente et non alimenté par des versements conditionnels et provisoires selon que la situation de trésorerie de l'Union tomberait au-dessous d'un minimum ou dépasserait un maximum.

Ainsi, le fonds de garantie constituerait également une sorte de réserve pour les « avoirs convertibles » des créditeurs en compte à l'Union européenne de paiement.

Un membre du Conseil particulièrement qualifié à émis un avis formellement défavorable à la création d'un fonds de garantie.

En second lieu, la commission des finances s'est préoccupée de la liquidité des crédits de balance à ouvrir à l'Union européenne de paiement par les créditeurs ou par l'Union européenne de paiement aux débiteurs. Le dernier rapport annuel du comité de direction de l'Union européenne de paiement publié en août 1952, fait ressortir qu'à la date du 30 juin 1952 les prêts consentis par l'Union aux débiteurs s'étaient élevés en 1951 à 700 millions et les remboursements à 188 millions laissant un montant net de créance de l'Union sur les débiteurs de 512 millions. En 1952, les prêts se son élevés à 1.081 millions et les remboursements à 604 millions soit un montant net de créances de 477 millions. Le total de ces deux exercices fait apparaître un montant net de 989 millions, mais il est à noter que si, par la force des choses, les prêts se sont développés, la proportion des remboursements a été beaucoup plus élevée en 1952 qu'en 1953.

Du côté des créditeurs, les prêts reçus par l'Union se sont élevés en 1951 à 773 millions, sur lesquels 124 millions ont été remboursés, soit une dette de l'Union de 649 millions. En 1952, pour un total brut de crédits consentis à l'Union de 1.058 millions, les remboursements se sont élevés à 496 millions, laissant un endettement de l'Union de 562 millions. Le total des deux exercices fait apparaître une dette de l'Union de 1.250 millions. Là encore, la proportion des remboursements a été plus élevée en 1952 qu'en 1951, quoique moindre, s'agissant de l'endettement de l'Union vis-à-vis des créditeurs que s'agissant de la créance de l'Union sur les débiteurs. Cela s'explique par l'amélioration générale de la situation.

Toutefois, l'élément le plus important à considérer est la durée des crédits de la balance parce qu'elle caractérise essentiellement la liquidité du système. Et alors, on constate une différence sensible entre les prêts consentis par l'Union et les prêts reçus par l'Union. Pour les premiers, dont le reliquat est d'ailleurs supérieur à celui des seconds, la durée est pratiquement arrêtée à 9 mois et les 43 p. 100 du total n'ont pas une durée supérieure à 6 mois. Pour les seconds, la durée s'étale jusqu'à 12 mois. Les 37 p. 100 du total n'ont pas une durée supérieure à 6 mois, mais les 13 p. 100 ont une durée supérieure à 9 mois et les 14 p. 100 ont une durée supérieure à 12 mois. Alors, il faut bien conclure que, du moins jusqu'au 30 juin 1952 — la liquidité des prêts consentis par l'Union aux banques d'émission des débiteurs était acceptable — mais que celle des prêts consentis par les banques d'émission des créditeurs à l'Union n'était pas absolument du court terme. Il est vrai qu'il peut aussi bien y avoir permutation entre les banques d'émission créditrices comme entre les banques d'émission débitrices. Cette situation favorable à l'Union risque d'ailleurs d'être modifiée par la position débiteur permanente de la France.

M. Calvet a déclaré devant la commission des finances que, conformément à ce qui a été dit au début de cette section du rapport, le bilan de l'Union européenne des paiements au 30 juin traduit une situation plus saine qu'un an auparavant, par le simple fait qu'il a diminué, la perfection consistant dans un bilan nul.

Il n'en reste pas moins que le risque du système Union européenne des paiements est celui de tous les financements à court terme, pour des opérations économiques qui ne sont pas *self-liquidating*. On est dans le dilemme accumulation de crédits gelés ou mobilisation de ces crédits et alors c'est, en fin de compte, l'inflation; autrement dit, un moyen de financement à court terme ne se conçoit pas sans un moyen de consolidation et, dans le cas qui nous occupe, il est évident que l'on ne peut concevoir le rétablissement des balances de payements exigeant des évolutions structurelles que si l'on finance les déficits prolongés par des prêts à long terme, en facilitant aussi bien les évolutions de base par des investissements.

C'est pourquoi la majorité du Conseil a été d'accord pour demander que l'institution monétaire de l'Union européenne des paiements soit complétée par un Conseil inter-européen qui, à l'instar de notre Crédit national ou des corporations américaines, serait chargé de lancer des emprunts inter-européens — éventuellement libellés en monnaie de compte Union européenne des paiements — en vue de faire la relève de certains crédits dans le système Union européenne des paiements et de remplacer l'aide Marshall dans la reconstitution organique de certains pays.

Elle a d'ailleurs lié la question aux considérations développées dans le rapport de M. André Philip sur le même objet. Toutefois, on ne saurait passer sous silence la suggestion d'un membre du Conseil d'utiliser les avoirs convertibles des pays excédentaires plus ou moins directement, aux investissements destinés à faire disparaître les causes structurelles des soldes débiteurs.

CONCLUSION

En matière économique, l'homme exploite généralement la nature et en subit plus ou moins les lois. En particulier, en matière agricole, la nature des choses est insurmontable, ou à peu près.

En matière financière, tout est construction humaine, sauf peut-être le consensus universel dans la valeur de l'or, qui se classerait comme un phénomène de la nature de l'homme. Quant à la production de l'or, elle ne pourrait se classer comme un phénomène naturel que si l'or, par sa dévolution monétaire, n'avait pas un prix de vente conventionnel.

Par conséquent, tout est réalisable au moyen d'institutions adéquates, le rétablissement de l'automatisme de l'étalon-or, en particulier et bien d'autres automatismes de convertibilités concevables.

Ce qui est chimérique, c'est de concevoir des automatismes sans les institutions adéquates; en particulier, pour un pays, de croire que, par des ajustements monétaires unilatéraux, autrement dit par des dévaluations, il pourra réaliser l'équilibre de ses finances et de ses échanges alors que les institutions à l'échelle du monde assurant la convertibilité générale des monnaies n'existent pas ailleurs et qu'il lui est impossible de les créer chez lui.

En ce cas, il est fatal que des mesures similaires soient prises par d'autres pays, par esprit de concurrence ou d'imitation et le problème des déséquilibres se repose comme avant. Tel est l'enseignement que l'on peut tirer des stabilisations de l'entre-deux guerres.

Sans doute, un système parfait de compensation inspiré des principes de l'Union européenne des paiements suppose, d'une part, un rajustement acceptable et surtout relativement stable des déséquilibres commerciaux nationaux et, d'autre part, que les systèmes bancaires nationaux présentent une certaine homogénéité.

Alors, si l'on se fonde sur la valeur essentielle et naturelle de l'or pour servir de support, dans chaque pays, à la même quantité de monnaie et de crédit, on conçoit que, pour ajuster des déséquilibres commerciaux entre les différents pays, il suffirait d'effectuer le transfert des seules quantités d'or justifiant dans le pays déficitaire le retrait de la somme de monnaie ou de crédit nécessaire au payement de son déficit et justifiant la création dans le pays excédentaire de la somme de monnaie ou de crédit nécessaire au payement de son excédent.

Sous cette condition impérative, mais, en quelque sorte, subrogée des règlements internationaux en or, l'équilibre du marché des changes ne saurait être assuré de façon plus cer-

taine que par la compensation et les ouvertures de crédit des banques centrales, telles qu'elles sont prévues par l'Union européenne des paiements.

Passant de ces vues théoriques à la pratique, terminons sur deux constatations.

La première est que, si l'on examine le cours des événements du passé, qui n'a pas de raison de différer du cours des faits de l'avenir, jamais il n'y a eu, pas plus en matière d'échanges internationaux qu'en matière d'échanges intérieurs, d'ajustement parfait ni immédiat, ni sur quelque durée que l'on considère.

Il y a les alternances de la vie et des catastrophes, si bien que les impayés, en dépit de toutes les théories des économistes sont la monnaie courante des échanges, sous la condition de ne pas dépasser certaines limites.

La seconde est qu'en dépit des imperfections qu'il ne faut pas exagérer, l'Union européenne de paiements est, depuis la fin de la guerre, la seule construction internationale de caractère institutionnel qui soit une réussite et qui ait rendu des services incontestables et de grands services.

Néanmoins, le problème de l'Union européenne de paiements ne saurait être minimisé, parce qu'il en recouvre un autre qui est fondamental entre tous, celui de l'effort interne que nous avons à faire pour redresser nos échanges avec l'extérieur.

Il n'y a pas de système monétaire qui puisse nous dispenser de cet effort et, quoiqu'on en dise parfois, il n'y en a pas qui puisse nous y contraindre.

On peut le regretter, mais c'est le fait.

2° Avis adopté par le Conseil économique, au cours de sa séance du 22 juillet 1953.

Le Conseil économique,

Vu sa résolution en date du 23 juin 1953, par laquelle il s'est saisi de l'étude des principes, de l'organisation, du fonctionnement et d'une réforme éventuelle de l'Union européenne de paiements;

Après avoir entendu le rapport présenté, au nom de sa commission des finances, du crédit et de la fiscalité par M. J.-F. Compeyrot,

Après avoir rappelé:

Que l'objet de l'Union européenne de paiements est de faciliter, sans l'imposer impérativement, le relâchement des contrôles de change et d'importation, de prohiber formellement l'application bilatérale ou discriminatoire des restrictions restantes, d'éliminer le bilatéralisme en matière de payements intra-européens, de tendre par là à la libération totale des échanges, voire à la suppression des barrières douanières et à la convertibilité totale et inconditionnelle des monnaies entre les Etats faisant partie de l'Union européenne de paiements;

Que la structure particulière de la balance des payements des principaux pays européens a été diversement et définitivement affectée par les « événements politiques », soit dans les éléments dits invisibles (amputation des placements à l'étranger, déplacement des frets, des assurances, des remises d'émigrants ou de touristes, etc.), soit dans les éléments dits visibles ou commerciaux (pertes de débouchés ou de sources d'approvisionnement sur les marchés de l'Europe centrale et orientale, de l'U. R. S. S. et de la Chine);

Que, s'agissant spécialement des éléments commerciaux, le rajustement des coûts et des prix est fonction de facteurs sensiblement différents selon les pays;

Et que, enfin, l'ajustement ou le déséquilibre de la balance commerciale ne constitue normalement qu'un facteur de la balance générale des payements, dont les modalités d'ajustement, satisfaisantes ou désastreuses pour la stabilité monétaire, dépendent en outre de la circulation des capitaux et des crédits, actuellement suspendue.

Après avoir remarqué:

1° Que le fonctionnement de l'Union européenne de paiements ne poserait aucun problème,

Si tout pays membre déficitaire vis-à-vis de l'Union pouvait couvrir ce débit par des moyens de payement valables tirés des excédents de son commerce avec le monde extérieur à l'Union européenne de paiements,

Ou encore, si chacun des pays membres avait une balance commerciale sensiblement en équilibre avec l'ensemble des autres membres de l'Union;

2° Que le fonctionnement de l'Union européenne de paiements est compromis par les positions systématiquement créditeur et débiteur extrêmes;

3° Que, s'agissant des positions créditeur extrêmes:

Autant il paraîtrait normal, dans l'équilibre interne des payements de l'aire sterling, que l'Angleterre soit systématiquement créditeur, afin d'acheter les dollars que les dominions ou les colonies se procurent par leurs exportations normales de matières premières dans la zone dollar;

Autant il est anormal, dans le système des payements de l'Union européenne de paiements, qu'un membre de l'Union s'assure systématiquement une position créditeur, en vue d'obtenir de l'Union européenne de paiements des dollars ou de l'or, qu'aucun des autres membres ne peut obtenir par ses exportations aux Etats-Unis;

4° Que, s'agissant des positions débiteur extrêmes:

La raison d'être de l'Union européenne de paiements est de corriger (dans l'intérêt commun attaché à la libération des échanges et à la facilité des transferts monétaires intra-européens) les déficits organiques de certains Etats membres, qui correspondent à des structures difficiles à modifier;

Mais que l'Union européenne de paiements ne saurait indéfiniment jouer ce rôle à l'égard d'Etats membres, dont le déficit systématique est imputable au désordre financier et à la routine économique;

5° Que, au surplus, la finalité de l'Union européenne des paiements étant de ramener à des éléments simples le problème complexe et fondamental de la pénurie générale de dollars, tel pays, débiteur chronique vis-à-vis de l'Union européenne des paiements, peut contribuer néanmoins à réduire la pénurie commune de dollars, soit en donnant la préférence aux importations provenant de la zone Union européenne des paiements sur les importations en provenance de la zone dollar, soit par ses exportations dans la zone dollar, tandis que tel pays, créditeur chronique de l'Union européenne des paiements peut contribuer à accroître cette pénurie générale, selon ses achats dans la zone dollar et ses exportations dans la zone Union européenne des paiements.

Pour les raisons susindiquées:

Tenant compte de ce que, à l'évidence, dans la zone et dans les opérations couvertes par l'Union européenne des paiements, toute importation d'un pays correspond à l'exportation équivalente d'un autre — s'agissant, d'une part, de rétablir la liberté des échanges et, d'autre part, d'élever le standard de vie des populations et d'assurer le plein emploi, concluant que, logiquement, c'est en s'abstenant de pénaliser indistinctement toute position importatrice et par conséquent débitrice (pour autant qu'elle est génératrice du mouvement des échanges), que les objectifs finaux pourront être atteints.

Autrement dit, la seule politique rationnelle de l'Union européenne des paiements consiste à chercher le développement général des importations dans l'aire de son activité, tout en palliant, par les mécanismes de crédit appropriés et dans la mesure des moyens dont elle dispose, les distorsions dans les règlements intra-européens, déterminés par la compétition à l'exportation.

Mais relevant des contradictions essentielles dans le principe même des règlements des Etats membres vis-à-vis de l'Union européenne des paiements, à savoir que:

A. — Il est prévu qu'au-dessous du quota national, qui limite les excédents ou déficits cumulatifs, dont la couverture est assurée par le mécanisme normal de l'Union, le déficit est couvert partiellement par le crédit de l'Union au débiteur et par un versement en or de celui-ci à l'Union, tandis que l'excédent est réglé en partie par un crédit du créancier à l'Union et par un versement en or de celle-ci au créancier. Mais, tandis que pour le règlement des déficits, la proportion de l'or au crédit augmente à chaque tranche de 20 p. 100 du quota, jusqu'à concurrence du payement en or des 80 p. 100 de la dernière tranche (taux légèrement rectifiés en 1952), au contraire, pour les excédents, la proportion des règlements en or est fixée à 50 p. 100 de toutes les tranches, après abattement de la première tranche.

Non seulement cette asymétrie a rendu, à certains moments, très difficile le fonctionnement normal de l'Union européenne des paiements, mais surtout il est paradoxal que, d'une façon générale, les seuls soldes cumulatifs débiteurs soient pénalisés par une proportion de plus en plus forte des versements en or, alors que la pénalisation ne pourrait signifier valablement qu'une pression sur les pénalisés pour qu'ils réduisent leurs importations abusives dans l'aire Union européenne des paiements ou qu'ils cherchent, par un développement de leurs exportations hors de l'Union, les moyens d'exécuter leurs engagements envers celle-ci;

Tandis que, faute de pénalisation de l'accroissement des soldes créditeurs cumulatifs, la suppression d'importations normales en provenance de l'aire de l'Union peut procurer au créditeur des dollars, qui serviront à l'achat d'objets de luxe dans la zone dollar,

B. — Sous réserve de l'observation précédente, un pays déficitaire ne peut obtenir, au maximum, des facilités de règlement à crédit que pour 60 p. 100 de son quota. Lorsque ce dernier est atteint par le solde cumulatif débiteur, le pays déficitaire se trouve, après compensation, au régime de l'étalon-or forcé, alors, que le fait d'avoir atteint le quota semble prouver, pour le créditeur comme pour le débiteur, que la marge d'application du régime spécifique de l'Union est systématiquement trop faible pour assurer normalement le transfert transactionnel. En tout état de cause, il paraît paradoxal que l'impossibilité de faire fonctionner le régime de l'étalon-or, librement consenti et révocable *ad nutum* unilatéralement, aboutisse au régime de l'étalon-or forcé.

Par conséquent, les quotas devraient être fixés en telle sorte qu'ils ne puissent être dépassés que par des « pointes » absolument exceptionnelles des soldes cumulatifs dans le cas de chaque pays.

En outre, le principe du solde cumulatif étant la récupération exacte des versements et l'annulation des débits en cas de renversement des mouvements du compte, il s'ensuit que l'or n'est qu'un dépôt chez le créditeur et reste fondamentalement en transit entre les membres du système.

Par conséquent, l'or et les dollars pourraient aussi bien rester en dépôt à l'Union, pour le compte des créditeurs et, d'une façon plus générale, un régime plus libéral et plus équitable des versements ne serait, en fin de compte, dommageable à personne. Le seul objet de pénalisation devrait être « l'immobilisation systématique des comptes ».

C. — S'agissant de résoudre le problème de l'impossibilité de payement en or par un débiteur en voie d'atteindre et de dépasser son quota, deux méthodes différentes ont été utilisées.

Dans le cas de l'Allemagne, par exemple, un comité désigné par l'Union européenne des paiements a distribué les licences d'importations allemandes, c'est-à-dire que l'on a restreint les exportations de certains membres de l'Union (en particulier la France); tandis que tous les membres se sont engagés à ne pas user de représailles et à maintenir ou à développer leurs importations en provenance d'Allemagne. De la sorte, l'Allemagne est rentrée progressivement à l'intérieur de son quota et même sa position est devenue excédentaire.

Dans d'autres cas et, en particulier, celui de la France, qui est devenu critique depuis 1952, nous avons obtenu des Américains qu'ils virent une partie de l'aide Marshall applicable à la couverture de notre déficit dollar, à la couverture de notre déficit européen, mais, en ce cas, le principe du solde cumulatif ne s'applique pas. Le déficit couvert par un don est considéré comme n'ayant pas existé, en telle sorte que l'obligation morale (ou matérielle) résultant pour le débiteur de l'aide américaine est au profit immédiat des créditeurs, sans réciprocité ou possibilité de récupération éventuelle par le débiteur.

D. — Corrélativement, s'agissant du problème du fonds de roulement de l'Union européenne des paiements, le capital d'origine ou ressources existantes s'est révélé insuffisant pour l'exécution des engagements de payement en or, selon certaines « constellations » des positions des pays créditeurs et débiteurs (cas de la Belgique en 1952). Or, ce vice structurel a été corrigé par les versements ultérieurs de dollars américains pour régler, ainsi que nous venons de l'expliquer, les soldes mensuels que les débiteurs étaient incapables de couvrir. Comme ces dollars ne sont pas astreints à la restitution découlant du principe cumulatif, ils équivalent à un accroissement du fonds de roulement de l'Union européenne des paiements, auquel les seuls débiteurs ont, en fin de compte, contribué.

Ceci revient à dire qu'il serait logique de prévoir, à défaut d'une pénalisation de l'accroissement des soldes créditeurs cumulatifs, que les excédents au delà d'un certain plafond des recouvrements sur l'Union européenne des paiements devraient être représentés par le dépôt en compte des « dollars » acquis par les créditeurs.

Constatant que, si l'on peut trouver satisfaction dans le fait qu'au 30 juin 1952, pour 96 p. 100 du montant total, les prêts consentis par l'Union n'avaient pas été en suspens pendant plus de neuf mois (ceci est d'autant plus remarquable qu'en vertu du principe cumulatif, les remboursements portent sur les crédits les plus récents et non sur les plus anciens), 21,8 p. 100 des prêts reçus par l'Union étaient en suspens depuis plus de neuf mois et s'inquiétant du fait que des pays pauvres, comme l'Italie, soient ainsi amenés à consentir indirectement des crédits à long terme à des pays riches, comme l'Angleterre.

Prenant acte enfin que, grâce à l'Union européenne des paiements, le montant des dettes et des créances compensées a été beaucoup plus élevé qu'avec le système antérieur de compensation bilatérale, que la libération des échanges a fait de notables progrès et que les échanges intra-européens se sont largement développés.

Mais déplorant qu'un certain nombre de pays n'aient pu tenir leurs engagements en matière de libération des échanges et que la France ait été, par répercussion, entraînée dans cette voie (1);

Considérant qu'une politique de développement des exportations françaises est indispensable, mais constitue une œuvre de longue haleine;

Considérant qu'un tel objectif, qui conditionne le rétablissement de la position française à l'U. E. P., ne peut être que le fait d'un plan énergique de redressement économique intérieur;

Considérant, par ailleurs, qu'il serait contraire au but recherché par ses créateurs, de transformer l'U. E. P. en un établissement bancaire supra-national;

Considérant cependant que, sans enlever à cet organisme le rôle d'office de compensation, qui doit rester exclusivement le sien, des assouplissements peuvent être apportés à ses conditions de fonctionnement, afin de lui permettre de remplir pleinement et efficacement sa mission » (2);

Emet l'avis (3):

I. — Que les quotas soient relevés.

Fixés, à l'origine, à 15 p. 100 du volume des transactions visibles et invisibles de chaque pays avec les autres pays membres, ils doivent être majorés au minimum de 70 p. 100, pour tenir compte de l'accroissement du mouvement des affaires et de la hausse des prix.

II. — Que les crédits consentis à l'U. E. P. par les titulaires de soldes cumulatifs créditeurs soient rendus mobilisables:

a) Par l'aide du Fonds monétaire international;

b) Par novation, sous certaines conditions, en « comptes convertibles », susceptibles d'être utilisés pour financer des déficits de la balance des payements hors de l'aire de l'U. E. P.

III. — Que les prêts consentis par l'U. E. P. aux titulaires de soldes cumulatifs débiteurs soient susceptibles d'être apurés, par consolidation sur le marché international, à la demande et sous l'engagement du débiteur.

IV. — Que les règlements en or et en dollars de l'U. E. P. puissent être remplacés par des ouvertures de « comptes convertibles », l'or ou les dollars restant en dépôt à l'U. E. P.;

Que cette substitution soit obligatoire au delà d'un certain plafond des règlements exigibles de l'U. E. P. en or ou en dollars, à l'exception des récupérations, à raison du principe des soldes cumulatifs.

V. — Qu'à cet effet et en vue d'aider le relèvement de certains pays, un fonds spécial d'assistance ou de réserve soit créé à l'U. E. P.

VI. — Que l'U. E. P. soit ouverte comme simple office de compensation, à l'exclusion de toute application du principe cumulatif, à tous les pays ne faisant pas partie de l'aire dollar, afin de pouvoir ainsi assainir certaines positions débiteurs des membres de l'U. E. P. par l'imputation directe de soldes créditeurs en monnaies valables provenant de la compensation avec les pays non membres.

(1) Ce texte résulte de l'adoption par 122 voix contre 15 et 3 abstentions, d'un amendement présenté par le groupe de l'agriculture. (Voir résultat du scrutin n° 2 en annexe, page 656).

Au préalable, par 84 voix contre 51 et 6 abstentions, avait été repoussé un amendement présenté par le groupe des travailleurs C. G. T. Cet amendement était ainsi rédigé:

« Déplorant que la France, en sa qualité de débiteur extrême, soit actuellement obligée de régler la totalité de son déficit à l'U. E. P. en or et en dollars, ce qu'elle ne peut faire que grâce aux différentes formes d'aide américaine et principalement aux commandes « off shore ». Que cette situation confère à son commerce extérieur un caractère d'instabilité et de précarité indiscutable »

(Voir résultat du scrutin n° 1 en annexe, page 656).

(2) Ces trois considérants résultent de l'adoption par 119 voix contre 15 et 6 abstentions d'un amendement présenté par le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O. et destiné à remplacer le texte de la commission qui invitait le Conseil à se prononcer contre tout « raidissement » de l'U. E. P. (Voir résultat du scrutin n° 3 en annexe, page 657).

(3) L'ensemble de l'avis a été adopté par 134 voix contre 0 et 15 abstentions. (Voir résultat du scrutin n° 4 en annexe, page 657).

VII. — Que les pouvoirs du comité directeur de l'U. E. P. soient étendus, en telle sorte que l'U. E. P. puisse accorder des conditions exceptionnelles de règlement, en contrepartie de réformes ou d'une politique tendant à résorber la position difficile de certains débiteurs et aussi bien conclure telles transactions avec les créditeurs extrêmes, soit en matière de règlements, soit en matière d'intégration de leurs échanges dans le développement du marché européen.

VIII. — Qu'il soit mis en œuvre, en coordination avec l'Union européenne de paiements, un conseil politique européen de consolidation et d'investissement, susceptible d'aider l'effort interne indispensable que les pays débiteurs habituels doivent faire pour mettre en ordre leur économie et leurs finances (1).

(1) L'adoption de ce paragraphe de l'avis a donné lieu à un vote séparé à main levée. Elle a été acquise à la majorité des membres du Conseil présents.

ANNEXES

RESULTATS DES SCRUTINS PUBLICS

SCRUTIN N° 1

Sur un amendement présenté par M. Duret au nom du groupe des travailleurs C. G. T. et tendant à remplacer le texte initial par la phrase suivante: « Déplorant que la France, en sa qualité de débiteur extrême, soit actuellement obligée de régler la totalité de son déficit à l'U. E. P. en or et en dollars, ce qu'elle ne peut faire que grâce aux différentes formes d'aide américaine, et principalement aux commandes « off shore ». Que cette situation confère à son commerce extérieur un caractère d'instabilité et de précarité indiscutables.

Nombre de votants..... 141

Ont voté pour..... 51
Ont voté contre..... 84
Se sont abstenus..... 6

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (51).

Groupe de l'agriculture: MM. Haniquaut (C. F. T. C.), Milhau, Rius (C. G. T.).

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Séné.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Le Hénaff, Verret.

Groupe des sinistrés. — M. Aroud.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C — MM Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.

C. G. T. — MM. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bernard, Bouruet-Aubertot, Delavignette, Jourdain, Monthe, N'Gom (C. G. T.), Poilay, Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (84).

Groupe des activités diverses. — MM. Guillant, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot (C. G. T.-F. O.), Guellati, Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Maumont, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanié, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — M. Byé.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. Intell. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bicheron (C. G. C.), Sar (C. G. T.-F. O.).

Se sont abstenus (6).

Groupe des activités diverses. — M. Colleville.

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Dumontier, May, Sauvy, Soula.

SCRUTIN N° 2

Sur un amendement présenté par le groupe de l'agriculture tendant à modifier le texte initial de la façon suivante: « Déplorant qu'un certain nombre de pays n'aient pu tenir leurs engagements en matière de libération des échanges et que la France ait été, par répercussion, entraînée dans cette voie ».

Nombre de votants..... 140

Ont voté pour..... 122
Ont voté contre..... 15
Se sont abstenus..... 3

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (122).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Guillant, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot (C. G. T.-F. O.), Guellati, Haniquaut (C. F. T. C.), Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Séné.

Groupe des classes moyennes. — M. Millot.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanié, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Le Hénaff, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — M. Byé, May, Sauvy.

Groupe des sinistrés. — MM. Aroud, Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. Intell. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bernard, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Delavignette, Jourdain, Poilay, Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (15).

Groupe de l'agriculture. — M. Rius (C. G. T.).

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — M. N'Gom (C. G. T.).

Se sont abstenus (3).

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Dumontier, Soula.

SCRUTIN N° 3

Sur un amendement présenté par le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O. et tendant à remplacer la phrase « se prononcer contre tout raidissement de l'U. E. P... » par le texte suivant:

« Considérant qu'un tel objectif, qui conditionne le rétablissement de la position française à l'U. E. P., ne peut être que le fait d'un plan énergique de redressement économique intérieur,

« Considérant, par ailleurs, qu'il serait contraire au but recherché par ses créateurs, de transformer l'U. E. P. en un établissement bancaire supranational;

« Considérant cependant que, sans enlever à cet organisme le rôle d'office de compensation qui doit rester exclusivement le sien, des assouplissements peuvent être apportés à ses conditions de fonctionnement afin de lui permettre de remplir pleinement et efficacement sa mission. »

Nombre de votants..... 140
Ont voté pour..... 119
Ont voté contre..... 15
Se sont abstenus..... 6

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (119).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Guillant, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot (C. G. T.-F. O.), Guellati, Haniquaut (C. F. T. C.), Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressigaud, Séné.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanié, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Le Hénaff, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, May, Sauvy, Soula.

Groupe des sinistrés. — MM. Aroud, Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. Intell. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bicheron (C. G. C.), Monthé, Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (15).

Groupe de l'agriculture. — M. Rius (C. G. T.).

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — M. N'Gom (C. G. T.).

Se sont abstenus (6).

Groupe de la pensée française. — M. Dumontier.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bouruet-Aubertot, Delavignette, Jourdain, Poilay.

SCRUTIN N° 4

Sur l'ensemble de l'avis concernant l'étude relative aux principes, à l'organisation, au fonctionnement et à une réforme éventuelle de l'Union européenne de payements.

Nombre des votants 149
Ont voté pour 134
Ont voté contre 0
Se sont abstenus 15

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (134).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Guillant, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot (C. G. T.-F. O.), Guellati, Haniquaut (C. F. T. C.), Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Séné.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanié, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Le Hénaff, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, May, Sauvy, Soula.

Groupe des sinistrés. — MM. Aroud, Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. Intell. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bernard, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Delavignette, Jourdain, Monthé, Poilay, Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Se sont abstenus (15).

Groupe de l'agriculture. — M. Rius (C. G. T.).

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — M. N'Gom (C. G. T.).

COORDINATION AIR-MER

(Question dont le Conseil économique s'est saisi, en application des articles 1er et 2 de sa loi organique du 20 mars 1951 et de l'article 27 de son règlement intérieur.)

Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. Georges Le Hénaff.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.

I. — *Inventaire des deux moyens de transport en présence.*
L'activité des transports maritimes et aériens.
Les flottes.
Conclusion de l'inventaire.

II. — *Les problèmes de la coordination.*
Conditions et buts de la coordination.
Problème de la participation des compagnies maritimes dans les entreprises aériennes:
A l'étranger.
En France.
Etude du problème par la commission.
Problème des tarifs.
Les prix de revient.

CONCLUSION.

Le bureau du Conseil économique avait saisi la commission des transports, des postes, télégraphes et téléphones et du tourisme, le 31 juillet 1951, d'une vaste étude sur l'ensemble des problèmes de coordination des transports.

La commission s'est mise immédiatement à l'étude des textes déposés, en vue d'une coordination fer-route, sur lesquels l'assemblée plénière a adopté un rapport, en décembre 1951. A la suite de ce rapport, et toujours dans le cadre fixé par le bureau, la commission, lorsqu'elle a fixé l'ordre d'urgence de ses travaux au cours de sa première réunion de l'année, a estimé que la concurrence anarchique qui règne entre les transports maritimes et les transports aériens rendait nécessaire et urgente une étude des problèmes de coordination air-mer. Ayant reçu l'approbation du bureau et de l'assemblée plénière du Conseil économique, la commission a désigné un groupe de travail, chargé de procéder aux premières recherches.

Le groupe de travail, composé de MM. Le Hénaff, président; Bouchaud, Degris, Desse, Forget, Lapeyre, Montfajon, membres de la commission et de trois membres du Conseil économique sollicités, en raison de leur compétence: MM. Paul Bernard, Héreil, Potier de la Morandière, a commencé immédiatement son étude et, après une première réunion consacrée à l'élaboration de son plan de travail, a entendu certaines personnalités intéressées par ces problèmes et les plus qualifiées pour leur apporter des informations utiles. C'est ainsi qu'ont été entendus:

En ce qui concerne les transports maritimes, M. Courau, secrétaire général à la marine marchande; M. Lanier, directeur secrétaire général de la Compagnie générale transatlantique; MM. Vidal, secrétaire général de la compagnie maritime des Chargeurs réunis, et Pommery, directeur de la compagnie des Chargeurs réunis; M. Anduze-Faris, président de la Compagnie des messageries maritimes; M. Chardon, président du comité de coordination aéromaritime; M. Fraissinet, président des compagnies de navigation Fraissinet et Paquet.

Pour les transports aériens: M. Max Hymans, président de la compagnie Air France, et M. Lignel, président de la société Air Algérie, MM. Klein et Bisone, directeur général et directeur administratif de la compagnie Aigle Azur; M. Paul Bernard, président du syndicat national des transporteurs aériens; M. Cordesse, président de l'union des chambres de commerce aéronautiques; MM. Couhé et Lesieux, président et directeur général de l'aéroport de Paris; M. Bouche, directeur général de l'institut français de transport aérien et représentant de la France à l'O. A. C. I. et enfin, M. Lemaire, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale.

Après avoir défini le cadre de son étude et précisé qu'elle porterait principalement sur les transports de passagers, pour lesquels la concurrence entre les transports maritimes et aériens est la plus sensible, le groupe de travail s'est efforcé d'avoir une vue précise de l'activité passée et présente des deux modes de transport, ainsi que de leurs projets d'avenir et a tenté de faire un inventaire des moyens en présence, en ce qui concerne les flottes maritimes et aériennes.

Il s'est également préoccupé des questions financières, dont l'importance ne lui a pas échappé et a abordé le problème des tarifs, des prix de revient, des subventions et enfin des participations maritimes dans les sociétés de transport aérien.

A la suite de ce tour d'horizon, le groupe de travail a pu se rendre compte de la façon dont se présente le problème de la coordination air-mer, dans l'état actuel des choses.

Il aurait cependant vivement désiré connaître la suite réservée au projet de loi portant statut de l'aviation civile avant de terminer son étude, mais, devant le retard apporté au vote de ce projet par l'Assemblée nationale et dans l'incertitude de la date à laquelle il serait susceptible d'être voté, le groupe de travail, approuvé par la commission, a pensé qu'il était préférable de ne pas attendre plus longtemps et qu'il convenait de soutenir ce rapport devant l'assemblée plénière du Conseil avant les vacances.

Le développement rapide de l'aviation marchande, conséquence des progrès techniques considérables réalisés dans la construction aéronautique, pose d'importants problèmes de coordination en matière de transports intercontinentaux et internationaux.

Sans doute, l'avion, en raison de ses possibilités, a-t-il créé une clientèle qui lui est propre, une clientèle nouvelle; on en trouve d'ailleurs la preuve dans le fait que le nombre des passagers empruntant la voie maritime ne semble pas avoir baissé par rapport à l'avant-guerre, alors que le trafic aérien de voyageurs va sans cesse en croissant et représente, pour certaines lignes, une part importante de l'ensemble du trafic air-mer, souvent le tiers de cet ensemble (et même la moitié, pour les relations entre Paris et le Maroc).

Il n'en demeure pas moins que le développement du trafic aérien, qui n'est pas terminé, pose des problèmes de divers ordres:

Problème financier, pour le renouvellement du matériel aérien qui s'use ou se démode très vite et doit être rapidement amorti, ce qui demande des ressources financières toujours plus considérables, les progrès de la technique tendant à compliquer les appareils et à les faire plus coûteux:

Un DC 4 valait, en 1948, environ 500.000 dollars.
Un DC 6B vaut actuellement 1.300.000 dollars.
Un super Constellation, 1.600.000 dollars.
Un Comet, 450.000 livres.

Un problème également de concurrence avec l'étranger. C'est, en effet, l'une des caractéristiques essentielles du transport aérien, que d'avoir un caractère international: la compétition n'existe pas seulement entre entreprises d'un même pays, mais entre compagnies de pays différents.

D'autre part, la marine marchande, dont la flotte s'amortit beaucoup plus lentement, doit essayer de voir loin. Un paquebot du type *Flandres*, utilisé sur les lignes d'Amérique du Nord, revient à 8,5 à 9 milliards et s'amortit sur 25 à 30 ans environ; un paquebot type *Bretagne* utilisé sur l'Amérique du Sud vaut 5 milliards à 5 milliards 5. Il ne saurait être question d'engager des dépenses aussi considérables — chaque unité maritime valant bien plus qu'une unité aérienne et s'amortissant sur un temps plus long — sans avoir un minimum de précisions sur les possibilités de ce transport, dans les années à venir.

Or, quel que soit le développement ultérieur de l'aviation, l'accroissement annuel de celle-ci se ralentira et on évoluera vers une relative stabilisation. La concurrence air-mer se fera alors beaucoup plus âpre.

Il est donc indispensable, dès maintenant, de prendre les mesures nécessaires pour que l'avenir de nos transports inter-

nationaux — où, encore une fois, la concurrence étrangère se fait directement sentir — se présente dans les meilleures conditions.

Les différents essais de coordination tentés jusqu'ici furent louables en soi, mais ils se trouvaient voués à l'échec, du fait même que l'exploitation des relations communes aux deux moyens de transport s'effectuait dans des conditions antiéconomiques.

Prise à une époque où l'aviation marchande cherchait sa voie, une telle coordination n'aurait probablement pas d'ailleurs répondu de façon satisfaisante à la conjoncture actuelle et aurait accru les difficultés.

Sans que l'on puisse dire qu'il est permis, en raison de l'évolution constante de l'aviation marchande, de trouver une solution définitive au problème de la coordination, celui-ci doit maintenant être abordé. La question a été posée, et très récemment, dans les milieux des transports intéressés; un certain nombre d'accords conclus entre des entreprises appartenant à ces deux catégories de transports ont même fait entrer la question dans la voie des réalisations.

Le problème se trouve d'ailleurs simplifié par les efforts réalisés et la politique de concentration des moyens mis en œuvre depuis la libération.

⁂

Un bref *inventaire de la situation actuelle* nous donnera une vue générale de l'activité des deux modes de transport, ainsi que des deux flottes en présence.

1. — L'activité des transports maritimes.

Les statistiques indiquent que sont entrés en France ou sortis de France, sur bateaux battant:

	Pavillon français.	Sous tous pavillons.
En 1938.....	960.000 passagers.	2.300.000
En 1950.....	1.200.000 —	2.800.000
En 1951.....	1.400.000 —	3.200.000
En 1952.....	1.635.000 —	3.064.000

Sur les 1.635.000 passagers transportés en 1952 sous pavillon français, la part des compagnies conventionnées est de 710.000 passagers pour la Compagnie générale transatlantique, et près de 100.000 pour les Messageries maritimes.

Les chiffres du tableau ci-dessus montrent bien que, malgré le développement de l'aviation, le trafic maritime, loin de diminuer, s'est, au contraire, sensiblement accru.

Il est indispensable, cependant, pour se faire une vue exacte de l'évolution actuelle et à venir du trafic maritime, de le comparer, dans son ensemble et sur certaines lignes, au trafic aérien.

Au total, ont été transportés:

En 1938: par mer, 2.300.000.
En 1951: par mer, 3.200.000; par air, 1.456.884.
En 1952: par mer, 3.064.000; par air, 1.659.000.

Des Etats-Unis et du Canada, ont été transportés sous tous pavillons:

En 1938: 118.000 passagers presque totalement par mer.
En 1948: 119.000 passagers, dont 73 p. 100 par mer.
En 1949. 179.000 passagers, dont 76 p. 100 par mer.
En 1950: 224.000 passagers, dont 78 p. 100 par mer.
En 1951: 231.000 passagers, dont 72 p. 100 par mer.
En 1952: 291.000 passagers, dont 68 p. 100 par mer.

Sous pavillon français, les proportions des passagers transportés par Air France et par la Compagnie générale transatlantique restent sensiblement les mêmes:

En 1938: 45.000 passagers.
En 1948: 32.000 passagers, dont 47 p. 100 de passagers maritimes.
En 1949: 54.000 passagers, dont 58 p. 100 de passagers maritimes
En 1950: 74.000 passagers, dont 67 p. 100 de passagers maritimes.
En 1951: 84.000 passagers, dont 73 p. 100 de passagers maritimes.
En 1952: 94.000 passagers, dont 65 p. 100 de passagers maritimes.

Trafic vers la Grande-Bretagne.

L'évolution sur cette traversée plus courte est différente:

En 1938, le parcours fut effectué par 1.870.000 passagers, dont 96 p. 100 par mer.

En 1948, le nombre des passagers fut plus faible et 88 p. 100 empruntèrent la voie maritime.

En 1949 et 1950, près de 2 millions de passagers furent transportés, le pourcentage qui revient à la mer étant de 86 p. 100 en 1949, de 83 p. 100 en 1950, de 79 p. 100 en 1951, et de 74 p. 100 en 1952.

On constate une légère diminution en pourcentage mais, l'accroissement du nombre des voyageurs étant sensible, le nombre des passagers maritimes demeure à peu près constant.

Sur les lignes d'Amérique du Sud, on retrouve les mêmes tendances que vers l'Amérique du Nord.

En 1938, sur 28.000 passagers, 74 p. 100 furent transportés par voie maritime.

En 1949, sur un chiffre de 28.000 également, 78 p. 100 reviennent aux transports maritimes.

En 1950, ce pourcentage s'élève à 79 p. 100.

En 1951, pour 30.000 passagers, 68 p. 100 furent transportés par voie maritime.

En 1952, sur 28.000 passagers, 68 p. 100 également furent transportés par voie maritime.

Vers l'Afrique du Nord, on compte:

En 1938: 658.000 passagers (97 p. 100 par mer).
En 1948: 876.000 passagers (70 p. 100 par mer).
En 1949: 1.054.000 passagers (68 p. 100 par mer).
En 1950: 1.655.000 passagers (66 p. 100 par mer).
En 1951: 1.235.000 passagers (66 p. 100 par mer).
En 1952: 1.352.000 passagers (68 p. 100 par mer).

Si l'on considère séparément le trafic de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc, on constate que, sur l'Algérie et la Tunisie, 70 p. 100 des voyageurs empruntent la voie maritime alors que, sur le Maroc, 50 p. 100 seulement des voyageurs choisissent le bateau.

Sur les côtes d'Afrique, le nombre total des passagers est passé de 54.000 au total, en 1948, à 92.000, en 1950, dont plus de 60 p. 100 par voie maritime.

En 1951; sur 104.000 passagers, 56 p. 100 ont été transportés par voie maritime.

Et en 1952, sur 114.000 passagers, 52 p. 100 l'ont été aussi.

Vers l'Extrême-Orient:

En 1938, sur 31.000 passagers voyageant sous pavillon français, 30.000 empruntèrent la voie maritime.

En 1950, sur 54.000, il y en eut 35.000.

En 1951, sur 95.000 passagers, le pourcentage est de 32 p. 100.

En 1952, sur 90.000 passagers, le pourcentage est de 30 p. 100.

Dans cette zone, les chiffres ne sont pas absolument probants, en raison de l'incidence de la guerre d'Indochine sur le transport des passagers.

Sur l'océan Indien:

En 1938, sur 14.500 passagers, 13.500 voyagèrent par mer.

En 1950, ces chiffres furent portés à 25.000 au total, dont 10.000 par mer.

En 1951, le pourcentage est de 26 p. 100.

En 1952, le pourcentage est de 23 p. 100.

D'une façon générale, on constate donc, sur tous les trafics, une augmentation très importante du nombre total des passagers et on peut estimer que le nombre total des passagers maritimes sur ces relations se situe encore actuellement à 50 p. 100 du total au minimum et, dans l'ensemble, entre 66 et 75 p. 100.

Le rendement actuel des bateaux est nettement supérieur à celui d'avant guerre; en effet, la flotte est moins disparate, la vitesse de rotation sur les lignes régulières est accrue et les bateaux sont également mieux remplis.

Sur l'Atlantique Nord, le coefficient de remplissage, qui était de 50 p. 100 avant la guerre, s'élevait, en 1951, à 72 p. 100. Vers l'Amérique du Sud, il était, en 1951, de 46 p. 100 et vers l'Afrique occidentale française et l'Afrique équatoriale française, il s'élevait à 83 p. 100, au départ de Marseille, et à 50 p. 100, au départ de Bordeaux.

Cet accroissement est dû, bien entendu, aux déplacements humains beaucoup plus importants qui se sont effectués entre les continents depuis les dernières années, par suite d'une tendance généralisée à bénéficier des avantages des contacts directs pour traiter les affaires et à l'accroissement considérable du nombre des touristes venant visiter notre pays.

Toute la question est de savoir si cette évolution se maintiendra ou s'accroîtra et si le paquebot continuera à bénéficier dans l'avenir des mêmes conditions et du même pourcentage du marché des passagers.

2. — L'activité des transports aériens.

Le problème se présente d'une façon toute différente de celui de la marine marchande, puisque les transports aériens étaient pratiquement inexistants avant la guerre.

Les quelques compagnies privées existant avant la guerre n'ont transporté, en 1938, qu'un nombre de passagers relativement restreint:

Air Afrique, 4.600 passagers (soit 4.950.000 km).

Aéro-Maritime, 1.150 passagers (soit 2.440.000 km).

Soit un total de 5.750 passagers (soit un total de 7.390.000 passagers/km).

Dès 1947, l'activité de l'aviation civile a connu un essor nouveau. Pour les compagnies privées, le nombre des passagers voyageant sous pavillon français est passé:

De 125.100 passagers en 1947 à 322.900 passagers en 1950, à 468.000 passagers en 1951, à 490.000 passagers en 1952;

Soit:

108.980.000 passagers/km en 1947, 478.541.000 passagers/km en 1950, 559 millions de passagers/km en 1951 et 604 millions de passagers/km en 1952.

La compagnie Air-France, pendant la même période, a suivi une progression encore plus sensible.

Le nombre de passagers qu'elle a transportés s'est élevé à:

91.000 en 1938 (soit 66.250.815 passagers/km).
285.000 en 1946 (soit 339.862.338 passagers/km).
410.115 en 1947 (soit 599.554.135 passagers/km).
765.000 en 1950 (soit 1.134.923.830 passagers/km).
971.000 en 1951 (soit 1.281.800.000 passagers/km).
1.076.000 en 1952 (soit 1.494.262.000 passagers/km).

3. — La flotte maritime.

Le tonnage total affecté aux transports maritimes était en 1939 de 2.733.000 tonneaux, pour 3.173.000 actuellement.

La répartition de ce tonnage entre les diverses catégories de navires est assez différente de celle d'avant-guerre, ainsi que le démontre le tableau suivant:

Flotte de commerce (navires de plus de 1.000 tonneaux).

ANNÉES	NAVIRES A PASSAGERS		PÉTROLIERS		CARGOS		TOTAL	
	Nombre.	Jauge brute.	Nombre.	Jauge brute.	Nombre.	Jauge brute.	Nombre.	Jauge brute
1939	146	1.165.557	72	323.178	452	1.244.888	670	2.733.633
1950	77	631.632	86	574.406	521	1.631.826	684	2.837.864
1951	82	725.759	94	640.887	540	1.699.366	716	3.066.122
1952	85	738.622	100	711.526	541	1.723.076	726	3.173.224

Les commandes en cours qui seront toutes livrées, en principe, d'ici 1954, représentent, pour les paquebots, 236.000 tonneaux, 260.000 tonneaux, pour les pétroliers et 154.000, pour les cargos.

Il est intéressant de faire une évaluation approximative de ce que sera la flotte en 1954. Pour cela, il faut tenir compte des commandes nouvelles, des commandes ou achats à l'étranger et des condamnations de navires qui pourront intervenir d'ici là.

La tendance paraît devoir être:

Augmentation importante du tonnage pétrolier (de 1 million de tonnes actuellement, le tonnage sera porté à 1.350.000 tonnes);

Maintien du tonnage des cargos;

Diminution du tonnage des paquebots, de 120.000 tonneaux par rapport au tonnage actuel.

En ce qui concerne *les paquebots* (qui ont intéressé plus particulièrement la commission, puisque les problèmes de coordination ne se posent pratiquement que pour les passagers), on constate que le tonnage actuel est inférieur de 400.000 tonneaux à ce qu'il était avant-guerre, c'est-à-dire de 40 p. 100, et il a plutôt tendance à décroître, malgré les constructions actuellement en cours.

La formule des bateaux mixtes, cargos-paquebots, avec peu de cabines et une grosse capacité de cales, existant sur certaines lignes, a été envisagée, mais il a été précisé, par M. Fraissinet notamment, que ces bateaux ne pouvaient être utilisés sur toutes les lignes, l'exploitation du paquebot étant trop onéreuse pour s'accomoder de lentes opérations commerciales. Les lignes françaises d'Afrique occidentale par exemple, ne peuvent en bénéficier, car, de Dakar à Pointe-Noire, les navires devront faire escale en de nombreux ports et rades très encombrés.

La Compagnie des chargeurs réunis a signalé qu'elle était résolue à utiliser un type de navire moins important, qui correspondra mieux au nombre de passagers actuels, avec plus de confort et une fréquence plus grande. Les Messageries maritimes ont pris les mêmes dispositions.

Par ailleurs, M. le secrétaire général à la marine marchande a indiqué que, dans le programme d'Etat, la préoccupation de la marine marchande a été d'éviter le suréquipement; il est certain que l'accroissement de l'aviation, dans l'avenir, sera plus grand que celui de la marine marchande, qui est une activité techniquement stabilisée; les armateurs n'ont pas envisagé un développement de leur trafic maritime de passagers, qui leur paraissait très incertain.

On évalue actuellement à environ 200 milliards de francs la valeur de remplacement de la flotte, en ce qui concerne les *paquebots*, la valeur de remplacement de l'ensemble de la flotte marchande française étant évaluée à 500 milliards de francs.

4. — La flotte aérienne.

Au 1er juin 1953, la situation du matériel volant d'Air France était la suivante: 23 Constellation, 22 DC 4 et C 54, 2 Bréguet 763, 16 Languedoc, 39 DC 3, 6 JU 52, 10 Goëland. Il faut y ajouter certains appareils mis par Air France à la disposition de filiales ou d'autres compagnies: 5 DC 4, 4 Languedoc, 3 DC 3. En outre, Air France utilise certains appareils mis à sa disposition par le S. G. A. C. C. (10 Goëland et 4 Jutland) ou par l'aérotechnique (2 DC 3).

Pour les compagnies privées, la flotte est la suivante:

T. A. I. — 3 DC 4, 3 DC 6 B, 4 Armagnac.
U. A. T. — 4 DC 4, 3 Comet 1, 3 DC 3, 3 Héron.
Aigle-Azur. — 5 Stratoliner, 10 DC 3, 2 Consul, 4 Dragon rapide, 2 Beaver.
C. G. T. A. Air-Algérie. — 3 DC 4, 3 DC 3.
Air-Maroc. — 4 Curtiss C 46, 6 SO 30 P.
Air-Atlas — 2 DC 4, 5 DC 3.
Tunis-Air. — Bloch 261, 4 DC 3.

Sont actuellement en cours de livraison, pour Air France: 10 Bréguet 763, 12 Viscount, 10 Super-Constellation, 3 Comet I; 3 Comet II sont en cours de commande.

L'U. A. T. attend 6 Héron et va commander 3 Comet II et 4 Comet III.

3 DC 6 sont en cours de commande par la T. A. I. Enfin, 3 DC 6 A sont en cours de commande par Aigle-Azur.

Il est difficile de donner une appréciation de la valeur de la flotte, les appareils anciens étant presque impossibles à évaluer. Cependant, en prenant pour base la valeur d'achat des appareils en service, dans leur état actuel, on arrive, pour le total de la flotte aérienne, à un chiffre très approximatif de 25 à 30 milliards.

Les renseignements qui précèdent et les tableaux annexés, qui fixent l'activité des deux moyens de transport sur des relations communes, peuvent nous permettre de mesurer l'influence du transport aérien sur le transport maritime.

Une première constatation permet d'affirmer que le développement du premier a provoqué un accroissement important du nombre des passagers, dont a bénéficié le second.

Ce développement est dû, pour une grande partie, aux investissements importants qui ont été consentis au développement de la sécurité aérienne et à la rapidité du transport aérien.

D'autre part, l'apparition de l'avion de 2e classe a contribué également, pour une large part, à développer le goût du voyage.

Mais si la sécurité aérienne est devenue telle que les voyageurs n'hésitent plus à utiliser l'avion pour leurs déplacements, il n'en est pas moins vrai que le confort et l'ambiance qui règnent à bord du navire influencent encore les usagers dans une très large mesure.

Soucieux de conserver cette clientèle tentée, malgré tout, par le transport aérien, les armateurs français ont compris la nécessité de reviser les formules de construction et d'aménagement de leurs paquebots pour les placer dans des conditions plus favorables sur le plan de la concurrence.

Il n'est pas douteux qu'en prenant de telles dispositions, ils prolongeront, pendant de longues années encore, leur activité sur les relations communes.

Sans doute, le transport aérien se développera encore, au détriment du transport maritime, sur certaines relations, mais il n'est pas exclu que leur coexistence s'affirmera d'une façon définitive sur des lignes déterminées.

⁂

Il vient alors naturellement à l'esprit de rechercher les conditions dans lesquelles la coexistence des deux moyens de transport peut être envisagée et les dispositions qu'il convient de prendre pour associer les maritimes et les aériens dans un climat de confiance réciproque dans l'exécution de leur mission.

Elles doivent plus particulièrement consister, au départ, dans le cadre d'une concurrence loyale, à sauvegarder les investissements importants qui se sont révélés indispensables au lendemain de la Libération pour assurer le renouvellement de notre flotte maritime de commerce et, par là même, l'indépendance économique de notre pays.

Mais, néanmoins, une politique basée sur la seule défense des investissements engagés dans la reconstruction de la flotte, sous forme d'investissements de l'Etat, d'une part, de réparation de dommages de guerre, d'autre part, et enfin d'aides diverses, serait génératrice de réticences économiques qui amèneraient irrémédiablement un ralentissement de l'évolution normale du transport aérien.

Ce problème doit être posé sur un tout autre plan.

La coordination doit faire abstraction des sujétions du passé pour régler convenablement les problèmes de l'avenir.

Nous regrettons seulement que le statut de l'aviation marchande et que la charte qu'il constitue, qui devait permettre d'ordonner et de développer les activités aériennes, n'ait pas encore été voté au Parlement et ne puisse nous donner ainsi une base indiscutable pour coordonner les activités maritimes et aériennes.

Le but à atteindre reste cependant le même. Il consiste à mettre un terme à une mauvaise concurrence, à mieux utiliser les moyens commerciaux déjà existants, à déterminer suivant les besoins le choix du matériel à commander et à exploiter, à réduire les charges de l'Etat, à revenir à une saine notion de prix de revient et à opérer un choix entre les moyens de transport pour satisfaire au mieux les besoins des usagers.

⁂

Les solutions à envisager dépendent, en grande partie, du règlement du problème important posé par *la participation des maritimes dans les entreprises aériennes.*

Ce problème a trouvé, dans les pays étrangers, des solutions diverses:

Aux Etats-Unis, interdiction est faite aux transports de surface d'intervenir dans le transport aérien. Il s'agit notamment d'éviter la création de monopoles qui restreindraient la concurrence; en dehors de cet aspect général du problème, plusieurs raisons, concernant particulièrement les transports maritimes, ont été avancées: en premier lieu, le fait que les compagnies maritimes n'ont aucune expérience des problèmes particuliers au transport aérien; par ailleurs, le fait que les compagnies maritimes aient déjà des organisations commerciales développées a paru au C. A. B. important, mais non déterminant et confier le développement du transport aérien aux compagnies maritimes n'a pas semblé le meilleur moyen de favoriser ce développement.

Enfin, il n'a pas semblé que les transporteurs maritimes risquaient d'être totalement évincés de leurs marchés, leurs recettes provenant principalement du fret, qui n'est pas menacé actuellement par le transport aérien.

En Angleterre, les conservateurs avaient préconisé un système analogue à celui des pays scandinaves, qui ne limitaient pas les participations dans le transport aérien, mais le gouvernement travailliste a nationalisé les transports aériens, ce qui a résolu le problème (corporations et « compagnies associées » assurant des services complémentaires).

Au Canada, existent deux grandes compagnies aériennes, l'une nationalisée, la Trans-Canada Airlines, et fonctionnant comme « instrument choisi » du gouvernement, l'autre privée, la Canadien Pacific Airlines; le capital de la première provient en majorité d'une compagnie ferroviaire nationalisée; celui de la seconde provient de la grande compagnie ferroviaire rivale, de statut privé (la concurrence des deux compagnies ferroviaires est d'ailleurs réglementée). Les deux compagnies aériennes ne sont en concurrence directe sur aucun parcours.

En Australie, le transport aérien comporte des participations maritimes.

Les pays scandinaves également ont autorisé les participations maritimes, car, ayant eu à lutter contre la concurrence étrangère, ils ont fait appel à toutes les puissances économiques du pays pour soutenir les transports aériens.

En France, le problème n'a pas encore été résolu. Cependant, la situation actuelle a permis à certaines entreprises maritimes de prendre des participations importantes dans le transport aérien.

C'est ainsi que:

La Compagnie générale transatlantique a pris une participation majoritaire à Air Transport.

La Compagnie Fraissinet a une participation fortement majoritaire à Air Algérie.

Ces deux compagnies ont, d'ailleurs, été fusionnées, le 18 mai 1953, sous la raison sociale de « Compagnie générale des transports aériens Air Algérie ».

La Compagnie Paquet (dont M. Fraissinet est le président) a une participation majoritaire à Air Maroc.

Cette compagnie a fusionné, le 15 juin 1953, avec Air Atlas, filiale d'Air France.

L'Union aéro-maritime de transport comporte une participation faiblement majoritaire des Chargeurs réunis.

Enfin, dans le courant de mai 1953, a été constituée, au capital de 20 millions de francs, la société à responsabilité limitée Messageries aériennes internationales, par participation des Transports aériens intercontinentaux et des Messageries maritimes, en vue de l'utilisation des « Armagnac » entre la France et l'Indochine.

Ces prises de participation ont soulevé, de la part des intéressés, certaines objections de valeur inégale.

Du côté aérien:

L'une d'elles, qui a été très souvent reprise par les personnalités de l'aéronautique entendues en groupe de travail, pose le problème de la participation des compagnies conventionnées dans les entreprises privées, sur des relations déjà exploitées par la compagnie nationale Air France.

Il peut paraître, en effet, illogique que deux compagnies nationales, l'une maritime, l'autre aérienne, exploitent les mêmes relations, sous le signe d'une concurrence parfois très sévère.

Une autre remarque générale exposée par les aériens est la crainte de voir les maritimes, soucieux de maintenir leurs paquebots sur les relations communes, freiner l'expansion du transport aérien, soit en limitant les investissements, soit en négligeant le service et le confort, soit en réduisant les fréquences.

Il est juste d'ajouter, cependant, que les transopreurs aériens ont admis que la participation des maritimes à l'activité aérienne offrait de grandes possibilités au développement de l'aviation marchande, par les moyens commerciaux dont ils disposent et par les possibilités financières qu'ils peuvent introduire dans l'aviation commerciale.

Du côté maritime:

Les maritimes se sont prononcés, par contre, à l'unanimité et sans restriction, pour la participation, compte tenu des avantages essentiels que celle-ci peut procurer pour maintenir leur activité, sur les relations déjà exploitées par eux, et ainsi sauvegarder un patrimoine qui devient de plus en plus vulnérable, par l'intervention du transport aérien.

D'autre part, devant tenir compte de l'extension probable du trafic aérien, ils estiment que les disponibilités qui découleraient d'une réduction de leurs investissements maritimes trouveraient une meilleure utilisation dans un moyen de transport qui s'apparente à leur activité normale.

Le principe d'une telle participation a fait l'objet de longues discussions au sein de votre commission et les avis ont été, sur ce point, très partagés.

Néanmoins, une majorité s'est dégagée pour admettre que, sous certaines conditions, cette opération devait être encouragée, pouvant faciliter, dans une large mesure, le développement du transport aérien.

Les hésitations des aériens, basées sans doute sur la crainte de voir les maritimes scléroser l'aviation marchande au bénéfice des transports maritimes, n'ont pas paru justifiées à votre commission.

Elle a estimé, en effet, que les maritimes ne recherchaient pas plus que les autres des solutions contraires à leurs intérêts, par préférence sentimentale.

Elle a constaté, d'ailleurs, que la présence de filiales aériennes au sein de compagnies maritimes n'a pas eu pour conséquence de limiter le développement du trafic aérien, mais, au contraire, de lui donner un plein essor et de le placer en très bon rang dans la compétition.

L'idée de la participation a d'ailleurs évolué singulièrement dans les derniers mois et a permis de normaliser les transports sur certaines relations essentielles, jusqu'alors exploitées dans des conditions préjudiciables à une saine rentabilité.

C'est ainsi que des accords de fusion ont été réalisés entre Air Transport (Compagnie générale transatlantique) et Air Algérie sur la Méditerranée et sont en voie de l'être entre Air Atlas et Air Maroc (Compagnie Fraissinet) sur le Maroc. La Compagnie des messageries maritimes et la Compagnie T. A. I. viennent, par ailleurs, de réaliser un accord important sur la représentation commerciale en Extrême-Orient.

Ainsi, l'hypothèque de méfiance se lève progressivement et fera place prochainement à une collaboration confiante.

C'est ce que souhaite la majorité de votre Commission, à qui la participation des maritimes apparaît, en effet, comme un facteur de prospérité par les possibilités financières qu'elle représente, par l'excellence de leur organisation commerciale et par les méthodes de travail souples et commodes qui caractérisent le transport maritime.

Elle établirait des liaisons plus étroites et des rapports plus confiante entre les uns et les autres, permettant de résoudre plus facilement les problèmes délicats de partages de trafic ou de substitution éventuelle du transport aérien au transport maritime, sur certaines lignes, où les moyens en présence sont pléthoriques et créent d'importantes difficultés d'exploitation qui se traduisent par des pertes pour les uns et les autres.

Il est raisonnable de penser que, lorsque les intérêts maritimes et aériens seront étroitement liés, un simple calcul de rentabilité fera ressortir s'il est préférable de prévoir le remplacement d'un ou de plusieurs navires, sur une ligne déterminée, par un certain nombre d'avions correspondants, en fonction de l'intérêt même des entreprises et des usagers.

En effet, les Compagnies de navigation maritime agissent actuellement avec prudence dans le domaine de la conception des navires de remplacement, les décisions s'y rapportant engagent l'avenir des sociétés pour au moins 25 ans et ce n'est pas sans hésitation, étant placées devant un certain nombre d'incertitudes, qu'elles établissent leur programme de remplacement.

Le problème de suréquipement doit trouver sa solution dans une répartition équitable et justifiée des investissements et par l'établissement d'une politique commune d'exploitation.

Elle permettra alors de conserver une harmonie désirable entre l'exploitation aérienne et l'exploitation maritime et d'envisager le *problème des tarifs*, dans des conditions de rentabilité pour l'entreprise et dans l'intérêt des usagers.

Un rapide examen des tarifs amène, en effet, à constater que ceux-ci sont souvent établis sans tenir compte de la rentabilité de l'entreprise et du prix de revient, avec le seul souci d'attirer à soi une clientèle plus nombreuse, au détriment des entreprises concurrentes.

Les représentants des compagnies maritimes ont indiqué que les tarifs très bas, volontairement appliqués par les compagnies aériennes, et plus fréquemment sous forme de tarifs spéciaux, en vue d'augmenter le nombre de leurs passagers, les obligent à maintenir des tarifs analogues, hors de proportion avec l'augmentation des dépenses correspondantes.

Ils ont particulièrement insisté sur les tarifs de passage de 1re et 2e classe, sur les lignes de Madagascar et d'Indochine, qui n'ont augmenté que dans une proportion égale à la moitié des dépenses correspondantes.

Ils ont attiré notre attention sur les incidences des frais d'escale sur les tarifs et ont signalé les difficultés qui provenaient du fait que les passagers transportés par avion payaient, au maximum 120 francs de taxe sur un aérodrome alors qu'un passager de paquebot devait acquitter 4.413 francs dans le même port en 1re classe — 2.763 francs en 2e classe ou 1.532 francs en classe touriste.

Ils se sont demandé dans quelle mesure il n'était pas tenu compte, pour la fixation des tarifs de l'aviation, des aides indirectes et des subventions, en particulier pour certaines compagnies, des tarifs postaux. Ces tarifs sont fixés à partir du 1er juillet 1953, à 447,28 francs la tonne-kilomètre pour les lettres et les cartes, à 171,48 francs pour les autres objets et 114,32 francs pour les journaux. (Les tarifs précédemment en vigueur étaient nettement supérieurs).

Les représentants des compagnies aériennes n'ont pas craint d'aborder ce problème des tarifs et ont indiqué que c'était l'un des points importants à résoudre pour réaliser la coordination.

Le secrétaire général à l'aviation civile a constaté que les tarifs de l'aviation étaient actuellement en baisse et a abordé la question des tarifs dits « de tourisme » institués sur l'Atlantique Nord et sur lesquels une réduction de 25 p. 100 est consentie. Il a insisté sur les résultats excellents de cette mesure, qui a déclenché un accroissement considérable de passagers.

Evoquant l'évolution future des tarifs, le secrétaire général a indiqué que la technique aéronautique s'améliorant, on doit s'attendre à un accroissement de la vitesse, accompagné d'une diminution de la consommation d'essence et d'une simplification de l'entretien, qui abaisseront sensiblement les frais généraux.

Il semble donc, selon lui, que l'écart entre les vitesses aériennes et maritimes va s'accentuer et qu'ainsi le prix des transports par air devrait normalement baisser au-dessous du niveau des prix maritimes.

Cette opinion a été contestée par certains aériens qui pensent que, dans l'avenir immédiat, il ne semble pas qu'une baisse du prix du transport aérien puisse se justifier, et que l'évolution se traduirait plutôt par une légère hausse, du fait que le prix de revient du transporteur est fonction de quatre éléments principaux:

Essence.
Salaires.
Amortissement des appareils.
Coefficient de remplissage.

La politique de baisse des prix a donc des limites, pour autant que le transporteur aérien travaille en tenant compte du prix de revient.

En outre, sur l'Union française, en plus de l'abaissement des tarifs de 25 p. 100, par rapport aux tarifs internationaux, les compagnies d'aviation doivent consentir à de nombreuses catégories de fonctionnaires des réductions importantes, correspondant à la 2e ou 3e classe bateau.

La proportion des passagers réquisitionnaires est importante. Elle représente:

Sur le Viet-Nam, pour Air-France, 42 p. 100;
Sur Tananarive, 31 p. 100;
Sur l'A. E. F., 16 p. 100.

De ce qui précède, il ressort que des mesures doivent être prises pour harmoniser les tarifs et qu'il est essentiel qu'une politique tarifaire conduise à des solutions d'équité permettant d'effectuer les transports dans les meilleures conditions, au moindre prix, mais en tenant compte du prix de revient effectif.

Il s'en suivrait inévitablement des écarts de tarifs entre les deux moyens de transport, mais ils seraient justifiés.

⁂

Mais l'harmonisation des tarifs ne peut se concevoir qu'en fonction d'un prix de revient soigneusement établi.

Le but essentiel de toutes les entreprises est évidemment d'équilibrer leur exploitation, mais encore faut-il que cet équilibre tienne compte du prix réel du service rendu, de l'amortissement du matériel et des charges de toute nature qui doivent être couvertes par les seules recettes commerciales.

Les représentants des compagnies maritimes ont exposé, à ce sujet, que leurs prix de revient étaient lourdement grevés par les frais d'amortissement de leur matériel, qui sont très élevés, ainsi que par les différentes soultes qu'elles doivent payer à l'Etat, en fonction de la différence des prix des bateaux perdus et de ceux qui leur ont été livrés en remplacement.

Ils ajoutent que les taxes portuaires qu'ils doivent acquitter majorent enfin, d'une façon sensible, leurs prix de revient, comparativement à ceux du transport aérien.

Enfin, ils ont indiqué que les conditions d'attribution de certains appareils français, aux entreprises aériennes, faussaient également le jeu du prix de revient, par les garanties de recettes qui leur sont accordées.

Les transporteurs aériens privés ont indiqué que, dans le cadre même des transports aériens, le prix de revient était faussé par les subventions importantes dont bénéficiait la Société nationale, pour le transport de la poste notamment.

Celles-ci, cependant ont leurs raisons d'exister, si l'on tient compte de la concurrence internationale et des subventions de cet ordre dont bénéficient les compagnies étrangères.

La nécessité de tenir compte du prix de revient dans l'exploitation a amené tout naturellement les transporteurs maritimes et les transporteurs aériens à s'organiser dans des comités de coordination et à conclure certains accords, pour maintenir la rentabilité de leur exploitation.

Mais si ces accords ont pu intervenir, ils ne résolvent pas entièrement le problème de la coordination.

Il apparaît donc comme essentiel de prévoir une instance dans laquelle seraient représentés les deux modes de transports et dont les décisions devraient être rigoureusement suivies, pour éviter le retour à cet état de choses.

⁂

En partant des données qui précèdent, votre commission a conclu que des mesures de coordination doivent être réalisées dans l'état actuel des transports maritimes et aériens.

Elle a volontairement écarté le principe d'une coordination autoritaire intégrale, estimant qu'une solution de ce genre, même prise pour un temps déterminé, serait préjudiciable au développement souhaitable de nos transports aériens.

Une telle coordination cristalliserait, en effet, le transport aérien, en fonction du transport maritime et ne permettrait pas au premier de donner libre cours à son évolution normale. Par là même, il limiterait ses perspectives d'avenir. Cette coordination serait, d'autre part, susceptible de freiner une adaptation indispensable des maritimes aux exigences du progrès et risquerait de prolonger démesurément l'exploitation de certaines relations, qui doivent céder logiquement la place au transport aérien ou, tout au moins, être considérablement contractées.

Aussi, votre commission préfère-t-elle à une formule trop stricte de coordination substituer des accords contractuels et une réglementation limitée susceptibles d'améliorer les rapports entres maritimes et aériens, d'établir une politique de matériel convenable, d'organiser la répartition du trafic sur un plan rationnel, pour une meilleure rentabilité des entreprises, dans la satisfaction des besoins des usagers et au meilleur prix de revient.

C'est dans cet esprit qu'elle vous propose le projet d'avis ci-dessous (1).

(1) Voir le texte de l'avis page 667.

ANNEXES
au rapport présenté par M. Le Hénaff.

Continent—Corse.

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère.	FRÉQUENCE au 5 mars 1953.	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touristes
							Francs.	Francs.	Francs.
Maritimes.									
Compagnie générale transatlantique.	4 paquebots.	2.480	16 par mois.	169.276	193.009	230.453	Départ Marseille: 3.594		2.119
							Départ Nice: 2.576		1.549
Aériennes.									
Marseille—Ajaccio:									
Air-France	Languedoc.	44 places.	6/7	14.069	20.677	20.063			4.850
Marseille—Bastia:									
Air-France	Languedoc.	44 places.	5/7	9.944	14.119	15.097			4.850
Nice—Bastia:									
Air-France	Languedoc.	44 places.	3/7	8.231	11.000	8.786			3.350
Nice—Ajaccio			4/7						

Métropole—Algérie (Alger—Oran).

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère.	FRÉQUENCE au 5 mars 1953.	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touristes
							Francs.	Francs.	Francs.
Maritimes.									
Compagnie générale transatlantique.	5 paquebots.	5.078	15 par mois.	255.897	268.709	331.470	13.000	9.300	6.400
Compagnie de navigation mixte	4 paquebots. 1 mixte.	5.361	16 par mois.	146.917	194.713	233.413			
S. G. T. M.	3 paquebots. 2 mixtes.	2.500	18 par mois.	106.260	126.325	111.006			
Autres					1.777	4.075			
Aériennes.									
Métropole—Alger:									
Air France	Constellation.		4/7						
	Languedoc.	44 places.	6/7	65.342	128.130	165.433	21.400	18.850	16.750
	DC 4.	59 places.							
	—	49 places.	22/7						
	—	39 places.							
	Bréguet.	101 places.	4/7						
Air-Algérie	SO. 30.	40 places.	16/7	55.052	71.304	75.545			15.900
	DC. 3.	28 places.	4/7						
Air-Atlas	DC. 3.		2/7		1.193	1.749			
Air-Transport			—		25.211	9.617			
Alpes-Provence			—		9.716	429			
Avions bleus					10.538	565			
Aigle-Azur					1.190	2.064			
T. A. I.			2/7		310	241			
U. A. T.			2/7		368	431			
Divers groupes			—		2.057	20			
Métropole—Oran:									
Air France	DC. 4.	51 places.	5/7	20.112	26.211	33.716		19.800	
	Bréguet.	101 places.	1/7						
Aigle-Azur	Stratoliner.	44 places.	1/7	245	45	26		19.000	

Métropole—Tunisie.

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère.	FRÉQUENCE au 5 mars 1953.	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touristes.
							Francs.	Francs.	Francs.
Maritimes.									
Compagnie générale transatlantique.	5 paquebots.	5.078	15 par mois.	62.123	61.021	62.589	13.000	9.000	6.100
Compagnie de navigation mixte...	5 paquebots.	5.361	16 par mois.	37.000	48.115	51.936			
Autres					6.725	6.546			
Aériennes.									
Air-France	DC. 4.	49 places.	4/7	26.443	33.430	38.406		Touriste: 19.800	
	DC. 4.	59 places.	3/7						
	Bréguet.	101 places.	1/7						
Tunis-Air	DC. 3.	33 places.	2/7	4.181	8.300	12.483			
	Languedoc.	44 places.	2/7						
U. A. T.		—	—		183	23			
Alpes-Provence		—	—		3.222	10			
T. A. I.	DC. 4.		2/7		160	40			
Air-Transport			—		401	714			
Aigle-Azur	Stratoliner.		1/7		10.272	3.950			

Métropole—Maroc—Casablanca.

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère.	FRÉQUENCE au 5 mars 1953.	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touristes.
							Francs.	Francs.	Francs.
Maritimes.									
Compagnie de navigation Paquet...	4 paquebots.	2.914	10 par mois.	78.787	78.376	81.491	24.400	17.800	11.160
Compagnie générale transatlantique.	1 paquebot.	856	3 par mois.	14.883	21.396	32.323			
Autres					2.653	357			
Aériennes.									
Air-France	Constellation.	61 places.	17/7	38.506	61.566	74.406	29.900	29.900	24.050
		52 places.							
	DC. 4.	49 places.	2/7						
Air France	DC. 3.	44 places.	2/7	5.003	10.002	7.745			
T. A. I.	Armagnac.	84 places.	5/7	5.054	4.834	2.689		29.900	
	DC. 4.		2/7						
Air-Maroc	SO. 30 et Curtis.	40 places.	11/7	26.839	33.168	37.536			24.050
U. A. T.	Comet.	44 places.	2/7	88	671	684	32.700	29.900	
Aigle-Azur			2/7		3.320	1.536			

Métropole—Afrique occidentale française.

Pour la marine (métropole — Afrique occidentale française + Afrique équatoriale française).

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ PASSAGÈRE 1950	1951	1952	FRÉQUENCE au 5 mars 1953.	PASSAGERS TRANSPORTÉS (Militaires y compris) 1950	1951	1952
Maritimes.								
Chargeurs réunis	3 paquebots.							
Compagnie Fabre	2 paquebots.							
Compagnie de navigation Paquet...	2 paquebots.	43.844	43.428	53.356	1 voyage par semaine ou 1 par quinzaine.	47.799	48.098	44.752
Compagnie Fraissinet	1 paquebot.							
Aériennes.								
Air France	Constellation.							
	1re classe				2/7	13.400	15.700	19.047
	T. F.				5/7			
Privées:								
U. A. T.	DC. 4.				1/7			
	Comet.				1/7			
T. A. I.					1/7	9.100	10.800	12.750
Aigle-Azur					1/7			
Totaux: Air France + privées..						22.500	26.500	31.797

Métropole—Côte occidentale Afrique (Dakar).

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère.	FRÉQUENCE	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touriste.
							Francs.	Francs.	Francs
Maritimes.									
Compagnie Fabre	3 paquebots.	2.365	2 par mois.	20.952	20.402	14.467			
Compagnie Frayssinet	1 paquebot.	710	2 par mois.	4.913	7.698	12.874	71.000	57.300	35.800
Aériennes.									
Air France	Constellation.	34 places. 61 places.	2/7 4/7	9.774	9.241	10.464		88.200	70.600

Métropole—Côte occidentale Afrique (Abidjan).

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère.	FRÉQUENCE	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touristes.
							Francs.	Francs.	Francs.
Maritimes.									
Compagnie Paquet	1 paquebot ou 2.	1.200 ou 2.400	1 par mois.	11.794	14.641	17.834	99.450	79.550	49.750
Aériennes.									
Air-France	Constellation. Constellation.	56 places. 50 places.	1/7 2/7		2.912	1.424		110.800	92.800
T. A. I.	DC. 4.	55 places.	1/7		619	1.216			88.200
U. A. T.	DC. 4. Comet.	50 places. 44 places.	1/7 1/7		2.137	2.018		110.800	88.200

Métropole—Madagascar—Réunion.

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère.	FRÉQUENCE au 5 mars 1953.	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touriste.
							Francs.	Francs.	Francs.
Maritimes.									
Messageries maritimes	4 paquebots.	3.767	1 par mois.	9.763	11.362	13.093	138.000	97.000	70.000
N. O. C. H. A. P.	6 mixtes.	165	1 par mois.	655	771	987			
Autres				188		1.264			
Aériennes.									
Air France	Constellation.	55 places. 46 places.	2/7 1/7	5.733	5.961	6.571			152.500
T. A. I.	D.C. 4.	55 places.	1/7	2.002	1.225	1.354			146.500
Aigle-Azur	Stratoliner.	44 places.	1/7		96	1.309			139.000

Métropole—Antilles.

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère.	FRÉQUENCE	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touristes.
							Francs.	Francs.	Francs.
Maritimes.									
Compagnie générale transatlantique.	2 paquebots.	1.361	2 par mois.	8.696	11.687	11.228	121.000	77.000	50.000
Aériennes.									
Air France	Constellations.	46 places.	1/7	120	129	576	Classe unique : 165.900 F.		

Métropole—Indochine.

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère.	FRÉQUENCE	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touristes.
							Francs.	Francs.	Francs.
Maritimes.									
Messageries maritimes	6 paquebots.	5.172	1 à 2 par mois.	33.851	34.898	22.449	164.000	115.000	82.000
Chargeurs réunis	3 paquebots (1).	5.800	2 à 3 par mois.	36.092	36.616	41.552			
Autres				3.970		1.336			
Aériennes.									
Air France	Constellation.	34 places.	2/7	10.680	11.513	12.870	211.000	196.000	166.000
	Constellation.	46 places.	3/7						
	Constellation.	59 places.	1/7						
U. A. T.			1/7 (irrég.)		1.242	2.311			
T. A. I.	DC. 4.	55 places.	2/7	2.622	3.474	3.559			162.000
Aigle-Azur	Stratoliner.	44 places.	1/7	73	1.386	3.166			155.000

(1) Y compris le *Pasteur*.

Métropole—Angleterre (Paris-Londres).

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère.	FRÉQUENCE	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touristes.
							Francs.	Francs.	Francs.
Maritimes.							Dieppe—Newhaven.		
S. N. C. F.	5 paquebots.	5.345	2 services par jour.	316.000	376.789	515.018	4.048		2.348
A. L. A.							Calais—Folkestone.		
							2.733		1.858
							Dunkerque—Douvres.		
							3.223		2.253
Aériennes.									
Air France	D.C. 4.	55 places.	49/7	118.029	162.704	134.034		8.700	6.900

Métropole—Amérique du Nord (Paris—New-York, le Havre—New-York).

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère	FRÉQUENCE au 5 mars 1953.	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touristes.
							Francs.	Francs.	Francs.
Maritimes.									
Compagnie générale transatlantique.	3 paquebots.	3.287	35 par an.	61.374	78.805	78.880	123.250	84.700	63.000
Aériennes.									
Air France	Constellation.	30 places.		23.917	23.341	33.386	145.300		103.300
		46 places.							
		61 places.							

Métropole—Amérique du Sud (Buenos-Aires).

COMPAGNIES EXPLOITANTES	FLOTTES	CAPACITÉ passagère.	FRÉQUENCE	PASSAGERS TRANSPORTÉS 1950	1951	1952	TARIFS 1953 1re classe.	2e classe.	Touristes.
							Francs.	Francs.	Francs.
Maritimes.									
S. G. T. M.	2 paquebots.	2.596	12 par an.	6.939	8.910	6.150	211.000		89.000
Chargeurs réunis	5 paquebots.	1.958	21 par an.	6.847	5.675	4.542			
Aériennes.									
Air France	Constellation.	46 places.	2/7	5.084	5.482	5.668	Tarif unique : 243.600 F		

2° Avis formulé par le Conseil économique, au cours de la séance du mercredi 22 juillet 1953.

Le Conseil économique,

Vu sa résolution en date du 12 février 1952, par laquelle il s'est saisi de la question de la coordination des transports aériens et maritimes;

Après avoir entendu le rapport présenté, au nom de sa commission des transports, des P. T. T. et du tourisme, par M. G. Le Henaff,

Considérant:

1° Que la position géographique de la France nécessite des moyens de transport internationaux et intercontinentaux, tant maritimes qu'aériens, d'un potentiel en rapport avec les besoins de la nation et des usagers et d'une qualité indiscutable.

2° Que l'exploitation des transports aériens et maritimes ne peut s'envisager d'une façon rationnelle que:

a) Si une saine concurrence s'exerce entre les diverses entreprises;

b) Si les gaspillages des moyens, tant matériels que financiers, sont évités;

c) Si le prix de revient optimum est obtenu;

d) Si la rentabilité des entreprises est assurée;

e) Si une coopération des maritimes et des aériens dans l'exploitation des relations communes est réalisée, pour coordonner les moyens, les horaires, les fréquences et les prix,

Emet l'avis (1):

1° Que la répartition respective des ligne aériennes et maritimes soit établie sur proposition des parties intéressées, après avis de la commission spéciale prévue au cinquième alinéa et agrément du ministre des transports, en tenant compte du trafic actuel et des perspectives d'avenir (2);

2° Que la participation des compagnies maritimes dans le transport aérien soit assortie:

De dispositions réservant les intérêts des usagers, en prévoyant notamment une procédure d'établissement des tarifs;

D'une autorisation préalable du ministre chargé des transports, après avis de la commission spéciale, prévue au cinquième alinéa;

D'une nette délimitation entre les comptes aériens et maritimes, dans les compagnies où l'Etat a des intérêts (3);

3° Que la concurrence, souhaitable par l'intérêt incontestable qu'elle présente pour les usagers, s'exerce dans le cadre et le respect des accords conclus entre les entreprises et dans des conditions telles que la relativité des tarifs corresponde bien à celle des prix de revient (1);

4° Que l'Etat, par les charges fiscales qu'il impose ou par les facilités financières qu'il accorde, ne fausse pas le jeu normal de la concurrence entre les deux moyens de transport;

5° Que les problèmes communs aux deux modes de transport et, en particulier, les investissements relatifs au matériel et à l'infrastructure soient étudiés au sein d'une commission spéciale de coordination aéro-maritime groupant les représentants de l'administration, des entreprises, les représentants du personnel et des collectivités et établissements publics intéressés (2) (3).

(1) Le vote a été acquis au scrutin public par 134 voix contre 16 (voir le détail du scrutin en annexe, scrutin n° 3, page 668).

(2) Ce texte résulte de l'adoption à main levée de deux amendements présentés, l'un par M. Paul Bernard, l'autre par le groupe des travailleurs C. F. T. C. et fusionnés, sur proposition du rapporteur. Il s'est substitué au texte proposé par la commission, qui était le suivant:

« 1° Qu'un plan fixant la répartition respective des lignes aériennes et maritimes soit établi par le ministre chargé des transports, sur proposition des parties intéressées et après avis de la commission spéciale prévue au cinquième alinéa, en tenant compte du trafic actuel et des perspectives d'avenir. »

(3) Ce paragraphe résulte de l'adoption d'un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O., auquel les mots « en prévoyant notamment une procédure d'établissement des tarifs » ont été ajoutés, à la suite de l'adoption d'un amendement présenté par le groupe de la C. F. T. C.

La première partie de ce paragraphe a été adoptée au scrutin public par 134 voix contre 10 (voir résultat du scrutin en annexe, scrutin n° 1, page 667). La seconde partie a été adoptée à main levée.

Le texte de la commission était le suivant:

« 2° Que la participation des compagnies maritimes dans le transport aérien apparaît comme un facteur de progrès et de prospérité, soit admise, sous réserve:

« *a*) D'être assortie de dispositions réservant les intérêts des usagers;

« *b*) D'une autorisation préalable du ministre chargé des transports, après avis de la commission spéciale prévue au cinquième alinéa ».

Un autre amendement présenté sur le même paragraphe par le groupe des travailleurs C. F. T. C. et qui tendait à supprimer les mots « apparaissant comme un facteur de progrès et de prospérité », devenu sans objet en raison de l'adoption des amendements précédents, n'a pas donné lieu à un vote.

(1) Ce texte résulte de l'adoption à main levée d'un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. F. T. C. et modifié, sur demande du rapporteur et de M. Paul Bernard.

Il s'est substitué au texte de la commission, qui était le suivant:

« 3° Que la concurrence souhaitable, par l'intérêt incontestable qu'elle présente pour les usagers, s'exerce dans le cadre et dans le respect des accords de lignes, de fréquence et d'horaires conclus entre les entreprises ».

Un amendement déposé par M. P. Bernard sur ce même paragraphe a été retiré, ayant le même objet que celui du groupe des travailleurs C. F. T. C.

(2) Deux amendements ont été déposés sur ce paragraphe:

Le premier, présenté par le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O. tendant à supprimer dans le texte de la commission, après « commission spéciale aéro-maritime », les mots « au conseil supérieur des transports ». Il a été adopté au scrutin public par 69 voix contre 66 (voir résultat du scrutin en annexe, scrutin n° 2, page 668).

Le second, présenté par M. Paul Bernard, tendait à remplacer le texte de la commission par le suivant:

« Que les problèmes communs aux deux modes de transport et, en particulier, les investissements relatifs à l'infrastructure, ainsi que le recours à l'aide financière de l'Etat pour le financement des achats de matériel soient étudiés... ». (Le reste sans changement.)

Il a été repoussé par un vote à main levée.

(3) Le texte de la commission comportant un dernier paragraphe ainsi rédigé:

« 6° Que la marine marchande et l'aéronautique civile soient placées sous l'autorité d'un ministre unique ».

Ce paragraphe a été supprimé, à la suite de l'adoption à main levée d'un amendement déposé par M. Paul Bernard.

ANNEXES

RESULTATS DES SCRUTINS PUBLICS

SCRUTIN N° 1

Sur la première phrase (disjointe) de l'amendement n° 1, présenté par le groupe des travailleurs C.G.T.-F.O., tendant à apporter une modification à la rédaction de la 1re phrase de l'article 11 du projet d'avis.

Nombre de votants 144

Ont voté pour 134
Ont voté contre 10

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (134).

Groupe des activités diverses. — M. Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyès, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot (C.G.T.-F.O.), Guellati, Haniquaut (C.F.T.C.), Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Maumont, Milhau, Naudin, Rius (C.G.T.), Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Bouliand, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Sené.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Pasquet, Mme Picard.

Groupe des coopératives. — MM. Antoni, Benoist, Beuque, de Laulanié, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, May.

Groupe des travailleurs:

C.F.T.C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.

C.G.T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

C.G.T.-F.O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bernard, Bouruet-Aubertot, Delavignette, Jourdain, N'Gom (C.G.T.), Poilay, Sar (C.G.T.-F.O.), Tidjani (C.F.T.C.).

Ont voté contre (10).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Guillant.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des travailleurs:

C.G.C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C.T. intell. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — M. Bicheron (C.G.C.).

SCRUTIN N° 2

Sur l'amendement n° 2 présenté par le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O. tendant à apporter une modification à la rédaction de l'article V du projet d'avis.

Nombre des votants..... 135

Ont voté pour..... 69
Ont voté contre..... 66

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (69).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Guillant, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. Gourlot (C.G.T.-F.O.), Rius (C. G. T.).

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales: MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bicheron (C.G.C.), Bouruet-Aubertot, Delavignette, Monthé, N'Gom (C. G. T.), Poilay, Sar (C. G. T.-F. O.).

Ont voté contre (66).

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Genin, Guellati, Haniquaut (C. F. T. C.), Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ressicaud, Séné.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanié, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Le Hénaff.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, May.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.

Groupe de l'Union française. — M. Tidjani (C. F. T. C.).

SCRUTIN N° 3

Sur l'ensemble du projet d'avis.

Nombre de votants..... 150

Ont voté pour..... 134
Ont voté contre..... 16

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (134).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Guillant, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot (C. G.-T.-F. O.), Guellati, Haniquaut (C. F. T. C.), Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Maumont, Milhau, Naudin, Robin, Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Séné.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Antoni, Benoist, Beuque, de Laulanié, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Le Hénaff, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Gagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, May.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Vandenbussche, Willame.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. intell. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bernard, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Delavignette, Jourdain, Monthé, Poilay, Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (16).

Groupe de l'agriculture. — M. Rius (C. G. T.).

Groupe des sinistrés. — M. Aroud.

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — M. N'Gom.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.